This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

Consignes d'utilisation

Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

+ *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.

+ *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.

+ *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.

+ *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse `http://books.google.com`

Stanford University Libraries
3 6105 120 068 148

STANFORD LIBRARIES

THE HOOVER LIBRARY
ON
WAR, REVOLUTION, AND PEACE

UN VOYAGE

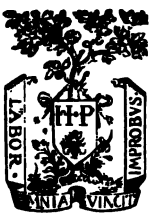
PAR

LE Dr LOUIS PICHON

(DE SHANGHAÏ)

Avec une carte

DEUXIÈME ÉDITION



LIBRAIRIE PLON

E. PLON, NOURRIT ET Cie, ÉDITEURS

RUE GARANCIÈRE, 10

1893

Tous droits réservés

793

HOOVER
LIBRARY

AMERICAN COUNCIL
INSTITUTE OF PACIFIC RELATIONS
129 EAST 52nd STREET
NEW YORK CITY

UN VOYAGE

AU

YUNNAN

PAR

Le Dr Louis PICHON

(DE SHANGHAÏ)

AVEC UNE CARTE

PARIS

LIBRAIRIE PLON

E. PLON, NOURRIT ET Cie, ÉDITEURS

10, RUE GARANCIÈRE

1893

Tous droits réservés.

S74.3
P8

208309

THE NEWBERRY LIBRARY

PRÉFACE

J'ai fait un premier voyage au Tonkin en 1882, quelques jours après la prise de la citadelle d'Hanoï par le commandant Rivière; j'y suis retourné en 1888, désireux de constater les progrès du pays, dont j'avais entrevu, dès le début, le brillant avenir. Je viens encore d'y passer deux hivers consécutifs pendant lesquels j'ai poursuivi mes études et mes recherches.

Au mois d'avril dernier, j'ai remonté le fleuve Rouge, en jonque, d'Hanoï à

Manhao; j'ai visité Mongtze et les célèbres mines d'étain de Ko-tchiou. Pendant mon séjour au Yunnan, j'ai pu étudier, dans les collections et les statistiques si remarquables de la douane chinoise, la question commerciale que nous avons négligée jusqu'ici d'une façon absolue, bien qu'elle ait cependant une importance extrême pour le Tonkin. Je suis revenu émerveillé du mouvement d'affaires qui se fait au Yunnan, et qui va grandissant chaque jour, mais navré de l'indifférence et de l'apathie de nos nationaux, qui abandonnent tout ce profit aux Chinois, et privent du même coup l'industrie française de la part de gain qui lui reviendrait dans cet immense trafic.

Ce sont les incidents de ce dernier voyage et les observations recueillies

pendant mon séjour au Tonkin que je présente au public, heureux si le témoignage d'une personne qui a vu et touché peut appeler l'attention sur ce pays, et donner plus de confiance à nos compatriotes.

Paris, Novembre 1892.

UN VOYAGE AU YUNNAN

I

D'HANOÏ A YENBAY

Le départ. — Les *House-boats* de Shanghaï. — Le *Loup dévorant*. — Hong-Hoa. — Crime puni. — Un convoi de ravitaillement. — Pirates et colonnes militaires. — Effectifs insuffisants. — Notre équipage. — Camkhé. — Ngoï-Lao. — Yen-Luong. — Le *tram*.

4 *avril* 1892. — Me voici à Yenbay, en route pour le Yunnan, et presque à moitié chemin de Laokay. Ce voyage est la réalisation d'un rêve caressé depuis longtemps.

Je suis parti d'Hanoï le 22 mars avec deux gais compagnons : M. Thomé, ingénieur du

syndicat lyonnais, et un négociant d'Haïphong, M. Ceccaldi.

Nous avons une jonque de douze tonnes environ, assez confortablement arrangée, mais qui me laisse regretter néanmoins ces gentils « House-boats » de Shanghaï, si luxueusement aménagés, si bien compris pour les longues excursions, et sur lesquels on fait ces parties de chasse légendaires d'où l'on revient triomphalement, enguirlandé de faisans et de chevreuils, de la poupe à la proue.

Il est vrai que Shanghaï a plus de quarante ans d'existence; il a eu le temps de raffiner son luxe et ses jouissances; mais laissons le Tonkin grandir, et avant peu d'années, si nous le voulons, il n'aura rien à envier à son grand frère du Nord.

Dans l'espoir de gagner quelques jours sur la longue traversée qui nous attend, l'idée malencontreuse nous était venue de faire remorquer la jonque par un canot à vapeur le *Loup*, qui avait offert ses services intéressés; mais il

avait à peine la force de se remorquer lui-même, et, pour comble d'impudence, il brûlait une tonne et demie de charbon par jour.

Il nous traîne péniblement jusqu'à Sontay en trente heures, trajet que les Messageries fluviales font d'ordinaire en quatre; puis de là jusqu'à Viétry et Honghoa en dix-neuf heures! S'il volait notre argent, le *Loup* n'avait pas volé à coup sûr le surnom de *Dévorant*, dont on l'avait gratifié en raison de son appétit féroce pour le charbon; aussi nous le renvoyons dans sa forêt de Bondy.

Hong-Hoa, situé au confluent de la rivière Noire et du fleuve Rouge, est un point stratégique d'une grande importance. C'est là que les Pavillons noirs s'étaient retirés avec Liu Vinh Phuoc, après la brillante affaire de Sontay pris d'assaut par l'amiral Courbet.

Nous y passons deux jours dans la compagnie de M. de Goy, le résident de la province, qui était fort occupé en ce moment avec les bandes du Doc Ngu. Quatre pirates étaient

venus, la nuit précédente, dans l'intérieur même de la ville et à cinquante pas de la citadelle, pour assassiner le chef de la justice indigène. Ce dernier, qu'une première tentative faisait se tenir sur ses gardes, dormait prudemment dans une cachette pratiquée sous le toit de la maison. Son frère, qui occupait le lit d'honneur à sa place, est tué à bout portant, avec un malheureux serviteur accouru à son secours. Les bandits poursuivis avec vigueur par les gardes civils furent pris dans un village voisin, et fusillés séance tenante.

Après avoir complété nos préparatifs, et visité les magnifiques plantations de café que MM. Morice, Bigot et Levasseur ont entreprises sur les coteaux environnants, nous quittons Hong-Hoa le 28, à 6 heures du matin, avec le convoi militaire qui est chargé de ravitailler chaque semaine les postes du Haut fleuve. Il y a deux sampans chargés de vivres et de matériel; un sergent, quinze hommes de la légion

étrangère et quelques tirailleurs tonkinois forment notre escorte.

Nous sommes donc en état d'affronter une bataille navale avec les pirates que nous avons quelque chance de rencontrer; car le pays est plus que jamais troublé, le long du fleuve surtout, par les bandes disloquées qui se dispersent devant nos colonnes pour aller occuper un autre point, comme au Yen-thé, par exemple, où le général Voyron vient de se faire tuer pas mal de monde pour un résultat presque nul, et sur le territoire de Chobo et de Hong-Hoa où le colonel Pennequin s'acharne à poursuivre des ennemis insaisissables pour nous autres Européens.

Ils ne seront réduits que par leurs congénères les tirailleurs tonkinois, et les miliciens surtout.

La plus grande mobilité des gardes civils, leur connaissance de la région qu'ils habitent depuis l'enfance, les rendent plus aptes encore à faire ce métier de coureur de brousse, que

les tirailleurs tonkinois, étrangers le plus souvent aux pays qu'ils parcourent, et encadrés par un trop grand nombre d'Européens qui sont incapables de résister longtemps à ce genre d'existence.

Toutes ces colonnes militaires qui nous coûtent si cher sont à peu près inutiles. Nos troupes devraient simplement occuper des postes bien fortifiés à la frontière, ou des centres importants à l'intérieur, principalement le long des grandes voies de communication comme le fleuve Rouge, la rivière Claire et la rivière Noire.

Mais, pour remplir ce programme, *les forces que nous avons au Tonkin sont insuffisantes.*

Il faudrait restituer à la colonie, et ce serait le minimum de ses besoins, les troupes qu'un gouverneur aveugle a osé renvoyer en France il y a trois ans, laissant le pays désarmé devant les bandes de pirates et de rebelles dont il s'obstinait à nier l'existence.

L'ennemi mettait encore un peu de réserve

dans ses attaques ; mais bientôt son audace n'a plus connu de bornes à mesure que notre faiblesse numérique éclatait à ses yeux, et lui permettait de faciles succès qu'il n'avait jamais rêvés.

Si les leçons de l'histoire n'étaient pas perdues pour nous, il serait facile de voir que c'est à partir de cette époque néfaste que nous avons perdu tout prestige, cette force morale qui vaut des bataillons et des armées.

C'est à cette *politique de l'autruche* que nous devons l'état dans lequel se débat ce malheureux Tonkin, piétinant sur place quand il devrait avoir pris depuis longtemps son essor.

La situation est-elle désespérée ? Non assurément, car le Tonkin a vécu et vivra malgré nos erreurs et nos fautes.

Cette étrange vitalité, dont on n'a pu avoir raison jusqu'ici, ne donne-t-elle pas à ce pays si décrié le droit de dire fièrement, en s'appliquant le raisonnement de Descartes :

« Je suis, donc je vaux. »

Et j'ajouterai avec conviction : « *Quó non ascendet* », si nous voulons le sortir de l'ornière, par un effort de bon sens et de logique.

Voulez-vous ne plus entendre parler de ces embuscades meurtrières où nous perdons le plus pur de notre sang, de ces colonnes désastreuses où nos enfants sont fauchés par le soleil et la fièvre, où les vivres coûtent leur pesant d'or, expédiez là-bas les effectifs nécessaires.

Est-ce encore pour les envoyer au combat et à la mort, pour jeter des millions à la mer? Non. C'est alors, et alors seulement, que passera l'ère des sacrifices en hommes et en argent.

Ces troupes pourront rester tranquilles dans leurs cantonnements, en bonne santé, car on se porte bien au Tonkin en dehors de l'état de guerre. Elles réussiront à dissocier les bandes par une simple action de présence, à l'instar

des ferments de jadis, avant que M. Pasteur eût changé cela.

On n'aura plus besoin de les exposer à toutes sortes de maladies et à des fatigues mortelles, en les envoyant à la poursuite de gens qui se dérobent comme des lapins; on laissera cette besogne de police aux tirailleurs tonkinois, et aux miliciens que nous pouvons *employer et dépenser sans compter;* et alors la pacification ne sera pas un vain mot.

N'hésitez donc plus, ne lésinez pas sur la dépense, et vous reconnaîtrez bientôt que vous avez fait un placement de père de famille.

Notre équipage se compose de huit matelots annamites, dont le peu de vigueur apparente et la mollesse au travail ne laissent pas de causer quelque inquiétude pour l'avenir. Le patron, un vieux pilote d'origine « Man », est enchanté de revoir les régions montagneuses où il a reçu le jour.

On remonte le courant sans trop de peine, avec nos seuls moyens, la cordelle ou la gaffe,

et le vent à l'occasion. C'est lent, mais avec de la patience et du temps on fait encore du chemin.

Six grandes jonques de Laokaï nous emboîtent le pas pour profiter de la sécurité que leur assure l'escorte. Elles comptent rejoindre le gros du convoi de jonques marchandes, cinquante ou soixante pour le moins, qui ont déjà huit jours d'avance, mais qui marchent d'ordinaire avec une extrême lenteur.

Nous couchons à Ngoc Tap, petit poste militaire à cheval sur la grande boucle du fleuve, puis le lendemain à Phuong Vuc, et nous arrivons à Camkhé le 30, vers 1 heure de l'après-midi. Le télégraphe nous apporte une excellente nouvelle.

M. Rocher, qui a rempli par intérim les fonctions de commissaire du gouvernement à Séoul, pendant près d'un an, vient reprendre son poste au consulat de Mongtzé. Il doit nous rejoindre à Yenbay sur un steamer des Messageries fluviales. Nous ne pouvions avoir un

guide plus compétent pour faire notre entrée au Yunnan.

Camkhé est un centre important. Les officiers sont partis en colonne sous les ordres du colonel Pennequin, et l'effectif de la petite garnison est réduit aux plus simples proportions. Nous aurions pu continuer notre route et brûler une étape, mais les convois militaires sont d'une lenteur désespérante. Le « Time is money » les laisse indifférents.

Nous quittons Camkhé à 6 heures du matin. C'est l'heure ordinaire des départs, et nous atteignons Ngoï Lao sans aucun incident vers 5 h. 1/2; mais là un malentendu regrettable nous prive du plaisir de faire notre visite habituelle au commandant du poste. C'est un acte de politesse banale, aussi agréable qu'utile, dans ces sortes de voyages, et nous n'aurions jamais eu l'idée de nous soustraire à cette obligation, si nous n'avions été contraints *manu militari*, de décliner nos noms, prénoms et qualités, quelques instants

à peine après notre mouillage devant le petit fortin.

Après cette mise en demeure un peu hâtive, il devenait impossible pour nous d'aller voir le capitaine, sans risquer de *perdre la face*, suivant l'expression imagée de nos bons amis les Chinois. Le brave adjudant, chargé de parlementer avec nous, était revenu deux fois à la charge, car les premières explications verbales avaient été jugées insuffisantes. Je vois encore sa figure sympathique, et l'air gêné avec lequel il réclamait *mon ordre de route*, au nom du commandant!

Il y avait maldonne évidemment, et à défaut d'ordre de route que les « civils » n'ont pas l'habitude de recevoir, je remets à l'adjudant une lettre du général Reste qui me recommandait spécialement à ses commandants de poste, une carte d'introduction du colonel Duclos, qui invitait les officiers de tirailleurs, ses subordonnés, (et celui de Ngoï Lao en était un), à bien recevoir son cousin Thomé, et enfin une carte de

M. Joyeux, le chef de cabinet du gouverneur général, qui nous recommandait collectivement à tout le monde.

On met le cap sur Yen Luong au point du jour. Nous trouvons là un commandant fort aimable, le capitaine Villers. Il voulait à toute force nous avoir à dîner ; nous refusons par discrétion, car tomber à trois sur un homme seul dans la brousse eût été une mauvaise action. Nous ne lui sommes pas moins reconnaissants de son excellent accueil.

Le poste a des allures de fort. Il est situé sur une colline élevée, d'où l'on découvre la rivière et le pays environnant. Un Hotchkiss, bien en vue, doit imprimer une crainte salutaire aux bandes qui seraient tentées d'en approcher.

Yen-Luong est un gros village à mille mètres environ de distance de notre point de débarquement. Placé au confluent de deux arroyos, presque à sec pour l'instant, il s'étend au loin dans la plaine au milieu de belles rizières. C'est

jour de marché et les gens y paraissent très actifs. Grâce à la protection du poste, les habitants peuvent se livrer à leurs travaux en toute sécurité ; ils ont la certitude de récolter eux-mêmes le produit de leur peine. On entend de tous côtés le marteau des forgerons qui fabriquent des coupe-coupe renommés; c'est, paraît-il, une industrie spéciale au pays. Une équipe de charpentiers est en train de construire la « Maison commune », où les bois précieux et les riches sculptures s'étalent à profusion; les « canhias » entourées de haies vives laissent percer un confort qui n'est pas d'ordinaire l'apanage des « nhaqués ». L'aisance est toujours et partout la compagne de la paix.

Au milieu du village nous rencontrons le « *tram* » (facteur indigène) qui passe chargé de sacs de lettres; c'est le courrier de France qu'il porte à Yenbay. Ah! s'il était permis de dépouiller un courrier autrement qu'au figuré, comme nous aurions vite mis la main sur nos lettres, cet écho de la mère patrie que

nous ne pourrons pas entendre avant demain soir!

2 *avril.* — Départ pour Yenbay. C'est la plus longue étape depuis Hong-Hoa. Le vent est tombé, et on met dix heures pour franchir la distance.

II

YENBAY

Le colonel Baudart. — Le cercle. — Un voisin gênant. — Pas assez de palissades. — Yenbay, fort d'arrêt. —Comment la Chine a été poussée à la guerre. — Le fleuve Rouge. — Le port et la ville de commerce. — Le colonel de Beylié et les premiers filons de charbon gras. — Le *Yenbay* et les houilles anthraciteuses. — Débouché assuré. — De Hong-Kong à Yenbay en neuf jours. — Le Yunnan à douze jours de Canton.

Yenbay, le chef-lieu du troisième territoire militaire, est commandé par le lieutenant-colonel Baudart, un homme charmant qui nous reçoit à bras ouverts. Il a fait toutes les campagnes possibles; il a été dans tous les régiments, zouaves, zéphyrs, légion, etc. Il fallait bien permuter pour pouvoir être toujours sur la brèche! Nous venons de faire chez lui un déjeuner plantureux arrosé de champagne.

Plusieurs officiers sont partis en colonne; on nous donne leurs chambres. Nous avons même une cuisine où notre Chinois, un artiste émérite, est en train d'installer ses fourneaux, mais en pure perte probablement, car nous dînons ce soir chez le capitaine Staphe, de la légion; puis le docteur, l'agent des postes, le commandant des tirailleurs, etc., veulent nous avoir, et M. Rocher sera dans nos murs avant que nous ayons pu répondre à tant d'amabilités.

Le personnel d'officiers et de fonctionnaires atteint déjà le chiffre de dix-huit à vingt personnes, et tous s'entendent de leur mieux pour tuer le temps. Il y a un cercle inauguré depuis quelques jours dans un petit pavillon en paillottes, forme mauresque, qui a fort bonne mine, ma foi, et qui remplace avantageusement le café, pour l'apéritif du matin et du soir. Cette construction s'élève sur l'emplacement d'un ancien camp chinois, et, en nivelant le jardin, on a déterré une centaine de boulets en fonte,

qui ne sont guère plus gros que celui qui a tué notre grand Turenne.

Nous avons un voisin gênant; c'est un tigre de la plus belle venue, dont j'ai vu les traces ce matin, et qui rôde au milieu des cases à la tombée de la nuit. La veille de notre arrivée, il avait eu l'audace d'entrer dans la salle à manger du mess, à sept heures du soir, et d'enlever un jeune chien sous le nez des boys ahuris et fous de terreur, pendant que les officiers revenaient du cercle. L'animal continue du reste ses visites nocturnes, et il ne serait pas prudent de se risquer le soir au fond du jardin.

Le colonel et son état-major occupent un corps de bâtiment isolé, assez éloigné des casernes. Il n'est séparé de la brousse que par un talus de sept à huit mètres qui va mourir en pente douce au fond d'un ravin boisé, et qui n'est défendu ni par des palissades, ni même par des pointes de bambou. C'est ouvert à tout venant, et ces messieurs pourraient être enlevés une belle nuit sans qu'on ait eu le temps de venir à

leur secours et de tirer sur les gens qui auraient tenté ce coup de main, aussi facile qu'élémentaire.

Le poste militaire de Yenbay est établi sur deux longs mamelons à peu près parallèles, et qui se rejoignent au nord en forme de fer à cheval. Les casernements, l'hôpital, les ouvrages de défense et l'armement qu'on y trouve, le rangent dans la hiérarchie des places fortes, bien au-dessus des postes militaires que nous avons rencontrés jusqu'ici. C'est plutôt un fort d'arrêt pour le cas où une armée chinoise voudrait descendre sur le Delta.

Cette peur nous est restée, depuis les affaires de Tuyen-Quan et de Langson; mais je connais assez les Chinois pour affirmer qu'il se passera du temps avant qu'une pareille audace hante de nouveau leur esprit. Il a fallu un concours de circonstances spéciales pour monter lentement les Chinois, peuple pacifique par excellence, à ce diapason d'humeur guerrière.

Si nous avions eu des serviteurs expérimentés

pour dissiper nos malentendus avec la Chine, que des concurrents jaloux entretenaient avec soin, et exploitaient avec cynisme, cette conquête tant décriée du Tonkin ne nous aurait coûté ni un homme, ni un dollar. Jamais la Chine, qui était alors une quantité négligeable, quoi qu'on en dise, n'aurait songé à mettre sur pied ses hordes de « braves » pour nous tenir tête, si on n'avait chauffé à blanc son amour-propre, et mis à profit nos propres hésitations, pour lui affirmer que nous lâcherions prise devant un simple déploiement de forces.

Nous sommes logés sur le mamelon ouest. A nos pieds, le fleuve coule ses eaux tranquilles, que les rapides ne viennent guère déranger qu'à dix milles en amont. Sa largeur est presque la même qu'à Hong-Hoa; il fait un long circuit autour de nous, comme s'il voulait rester le plus longtemps possible sous le canon du fort. Le fleuve Rouge prend naissance là-haut, dans le Céleste-Empire. Il nous sert quelque temps de frontière, puis pénètre chez nous à

Laokaï; de là jusqu'à son embouchure, il nous appartient tout entier.

Les soixante jonques qui précédaient la nôtre sont mouillées sur deux lignes régulières au fil de l'eau. Elles ont grand air avec leur mâture de 15 mètres, et donnent au port une allure marchande qui promet pour l'avenir.

Celui-ci est sillonné de nombreux bateaux indigènes, bateaux faits d'un clayonnage de bambous et enduits d'un composé de terre glaise et de vernis à laquer, qui rasent le flot presque sans le toucher. C'est avec eux que les habitants se transportent sur les marchés voisins, et vont de village à village échanger les produits de leur terre ou de leur pêche, contre d'autres objets de première nécessité.

De l'autre côté, au premier plan, quelques terres basses, puis la brousse impénétrable, et une série de collines qui vont grandissant à mesure qu'elles s'éloignent; mais elles restent bien petites encore à côté de ces hautes montagnes bleues qui s'étagent dans le lointain,

et qui marquent, nous dit-on, les confins du Yunnan.

Évidemment nous sommes encore dans la région basse du fleuve; l'ancien Delta devait s'étendre jusqu'ici, et la mer baignait jadis le pied de ces collines.

La ville commerciale est construite sur un mamelon planté de lataniers, encadré par les branches du fer à cheval.

Elle est encore à l'état d'embryon; ses édiles représentés par les officiers topographes ont tracé de belles rues, et de larges boulevards dont on appréciera l'utilité plus tard, car de beaux jours luiront pour Yenbay quand le trafic du Yunnan aura pris les proportions sur lesquelles on a le droit de compter. Ce sera certainement un point de transbordement forcé pour les marchandises, car à partir d'ici le régime des eaux du fleuve demande un nouveau genre de transport, et des navires spéciaux.

C'est à Yenbay, en creusant les fondations

d'un poste, que le colonel de Beylié a trouvé les premiers filons de charbon gras. Depuis lors de nombreux affleurements ont été relevés tout le long du fleuve, et, selon toute probabilité, ce nouveau bassin houiller s'étend de Sontay au Yunnan. J'ai vu les amorces des galeries d'où l'on a extrait quelques tonnes de ce charbon splendide, brillant comme du coaltar, et s'allumant à la flamme d'une bougie.

Cette découverte est réellement une faveur inespérée pour le Tonkin, et ne pouvait tomber plus à propos pour sauver nos houilles anthraciteuses du discrédit que la routine et le mauvais vouloir de certains mécaniciens anglais, avaient déjà jeté sur elles à Shanghaï et à Hong-Kong.

Voici l'avis que m'exprimait dernièrement un maître en la matière, M. Sarran, ancien ingénieur des mines de Hongaï et de Kébao, et, j'en ai l'espoir, le futur directeur des mines de Quang Yen : « Le Yenbay pourra donner « aux charbons maigres, type Cardiff, de la

« baie d'Halong, les matières volatiles qui leur « manquent pour s'allumer facilement, et ceux-« ci à leur tour feront profiter le Yenbay de leur « pouvoir calorifique. Ces deux charbons se « prêteront donc un mutuel concours, et se com-« plèteront l'un l'autre. »

Devant cet accroissement nouveau, cette consolidation, pour ainsi dire, des richesses houillères du Tonkin, les capitaux français vont-ils encore rester à l'écart avec la même défiance?

La découverte du charbon de Yenbay réduit à néant désormais les objections réelles et sérieuses qui avaient motivé leur abstention. La question a changé de face; qu'il s'agisse de houille grasse ou de houille anthraciteuse, le débouché de nos charbons est assuré maintenant sur les marchés de l'Extrême-Orient, et ils n'auront à redouter ni pour la qualité, ni pour le prix, la concurrence des charbons japonais.

On cherche les moyens de relever le taux

de l'intérêt en France. Il n'y a pas d'occasion plus belle, ni de moyen plus efficace, que d'intéresser les capitaux inactifs à une entreprise qui se présente aujourd'hui dans des conditions de succès et de sécurité parfaites. Nos financiers feraient bien de méditer ces faits.

4 *avril*. — Vers cinq heures de l'après-midi, au moment où tout le monde rayonne vers l'apéritif, le *Yunnan* nous envoie le son strident de sa sirène. M. Rocher arrive plus tôt que je n'osais l'espérer.

Yenbay est desservi par un courrier hebdomadaire qui pourrait fonctionner toute l'année, si le passage n'était obstrué vis-à-vis de Hong-Hoa par des bancs de sable où il serait facile de ménager un chenal plus profond à l'époque des basses eaux. Grâce à une légère crue de 10 à 20 centimètres, le *Yunnan* avec un tirant d'eau de 90 centimètres a pu franchir cet obstacle, et remonter jusqu'ici. Le service avait été interrompu pendant deux mois, mais il est évident que, même dans les conditions actuelles du

chenal, un steamer à plus faible tirant d'eau, 60 ou 70 centimètres par exemple, pourrait passer en toute saison.

M. Rocher a quitté Hong-Kong le 27 *mars* et est arrivé à Yenbay le 4 *avril*, c'est-à-dire en *neuf jours*, y compris la perte de temps occasionnée par les transbordements à Haïphong et à Hanoï.

Or, ce même *Yunnan* est déjà remonté jusqu'à Laokaï en 1889, au moment d'une crue extraordinaire qui augmentait encore les difficultés du voyage. Parti de Yenbay le 29 juillet à midi quarante-cinq, il mouillait devant Laokaï le surlendemain à dix heures trente du soir.

Hong-Kong et Canton se trouvent donc en réalité à douze jours tout au plus de la frontière du Yunnan. Le voyage d'exploration fait par le *Yunnan* dans des conditions désavantageuses, avec une vitesse propre de huit nœuds sept dixièmes seulement en moyenne, a démontré péremptoirement que la navigation à

vapeur jusqu'à Laokaï est possible et facile aux hautes eaux pendant cinq ou six mois de l'année, et ce fait est d'autant plus considérable que toutes les transactions sont arrêtées d'ordinaire à cette époque, faute de moyens de transport.

Un service régulier de steamers entre Yenbay et Laokaï donnerait une impulsion énorme au transit du fleuve Rouge, et serait une source certaine de richesse pour la compagnie qui se déciderait à l'entreprendre.

III

DE YENBAY A LAOKAÏ

Le choix d'un mouillage. — Le premier rapide. — Ngoï-tié. — Un *raid* d'éléphants sauvages. — Le *struggle for life* dans les bois. — Un drame dans la brousse. — Le fameux Tac-Caï. — Une poulie de l'âge de pierre. — Le poste de Trai-hutt. — C'est le tigre! — Un rapide bizarre. — Bao-ha. — Phu-lu. — Palissades trop basses. — Les miliciens. — La Birmanie et le droit de suzeraineté. — L'alliance du Dragon et de la Baleine. — Navigation du haut fleuve Rouge. — Indifférence du protectorat pour cette question.

Nous quittons Yenbay le 5 sans plus tarder. Le convoi se compose de trois jonques comme précédemment : une pour le consul, la seconde pour les douze légionnaires qui nous servent d'escorte, et la nôtre qui paraît être la meilleure marcheuse.

Jusqu'ici nous avions pu trouver un abri

chaque soir devant les postes échelonnés le long du fleuve; mais désormais nous serons forcés tous les deux jours de coucher dans la brousse. A nous de choisir un bon mouillage, aussi loin que possible du chemin de passage des bandes, si nous ne voulons pas être réveillés par un feu de salve tiré en notre honneur.

Le bateau marche pendant huit heures sans désemparer, et on l'amarre sur un banc de sable à la tombée de la nuit.

Le lendemain nous rencontrons un premier rapide, le Tac Tuc; on le passe simplement à la gaffe en poussant de fond. Il se venge de ce semblant de dédain, car trois fois il nous ramène au point de départ avant de se laisser franchir.

Nous arrivons le soir devant Ngoi-tié, petit poste militaire établi depuis deux ans seulement pour couper la route aux pirates qui s'y tenaient jadis à l'affût des jonques. Le site est ravissant, on se croirait dans un parc en voyant ces longues avenues que l'on a percées

dans les fourrés, pour dégager les abords de la place et défier toute surprise.

En revanche, le pays est absolument désert. C'est le domaine des éléphants sauvages qui poussent des *raids* jusque sous le nez des sentinelles. Ils ont même causé une panique assez drôle la nuit précédente.

En dehors du petit fortin, à cent mètres environ, se trouve le village où résident les femmes des miliciens qui emmènent toujours leur famille avec eux. Une bande d'éléphants était venue traverser les cases, écrasant l'une, renversant l'autre d'un coup d'épaule, arrachant de leur trompe portes et palissades pour se frayer un passage. On juge de l'émoi produit, des cris de détresse qui réveillent la garnison et lui font prendre les armes, car on croit à une attaque. Il n'y a eu heureusement ni mortes ni blessées, mais la terreur est au camp des amazones. Elles ne veulent plus rester dans leurs *canhias*, et par pitié on leur concède pour la nuit, dans l'en-

ceinte du fort, un vaste magasin où je les vois procéder sommairement à leur emménagement.

7 *avril.* — Le fleuve se rétrécit un peu; la force du courant s'accentue, on remonte bien lentement. Nous avons heureusement un cuisinier excellent, et ce genre de confort en vaut bien d'autres à lui tout seul; c'est un élément précieux, indispensable pour entretenir la santé, et surtout la gaîté. M. Rocher vient s'asseoir à notre table. Une longue causerie, un bon cigare et une partie de manille après chaque repas, abrègent les heures de cette fastidieuse traversée, et donnent presque du charme à cette vie de bord, si pénible quelquefois, que nous allons mener pendant huit ou dix jours encore, avant d'être en vue de Laokaï.

La route que nous suivons, attrayante au début, car « tout nouveau tout beau », finit par causer une sorte d'agacement par sa monotonie désespérante. Ce sont toujours les mêmes

berges escarpées, couvertes des mêmes roseaux; puis cette ligne interminable de bananiers sauvages qui nous accompagneront jusqu'en Chine; et derrière, la forêt vierge étreinte par un immense réseau de lianes qui semble vouloir arrêter sa croissance, et ne laisse percer à travers ses mailles que quelques arbres qui s'élèvent droits et hauts dès qu'ils peuvent respirer.

Le feuillage clair des bananiers relève par sa transparence le ton foncé des lataniers et des bambous, des fleurs d'un rouge rutilant illuminent en plein jour le massif sombre des bois; çà et là sur la colline, des touffes de fleurs blanches suspendues en longues grappes simulent de loin une éclaircie sur quelque habitation, et donnent un moment d'illusion sur ce paysage désert dont l'homme a été chassé par l'homme; mais ce rideau de verdure cache une vie animale exubérante, où la loi du combat pour l'existence doit s'exercer dans toute son inflexibilité.

On entend le cri perçant du paon, et le tigre est là dans l'ombre, guettant sa proie préférée. Ces jours derniers, en face même de Ngoi-tié, deux guêpards poursuivaient une biche, et ils allaient l'atteindre. On suivait du poste les incidents de la chasse. L'animal affolé fait un bond dans le fleuve et le traverse à la nage ; mais il échappait à Charybde pour se jeter en Scylla, et il tombe frappé d'une balle en abordant sur cette rive inhospitalière. Le destin aveugle se montrait d'autant plus cruel pour la pauvre bête, qu'elle était sur le point de mettre bas.

Une série de petits rapides qui ne méritent guère une mention : le Tac Boi-coï, le Tac Van caï, le Tac Moï coï viennent nous distraire un instant; on les franchit sans peine.

Nous voici au Tac Hoa placé à un tournant brusque et rétréci. Il paraît inspirer plus de crainte que les autres; car notre patron commence ses petites cérémonies à Boudha; il brûle force papiers d'argent et d'or; des petits

bâtonnets d'encens sont allumés et fichés sur l'avant où ils se consument lentement. L'équipage des autres jonques est mis en réquisition, et à tour de rôle on nous hale lentement, mais sans grandes difficultés, avec une longue cordelle de rotin.

Vers 6 heures, on s'installe sur la rive gauche du fleuve. A peine descendus à terre, nous apercevons les traces fraîches du tigre; ses pattes puissantes ont marqué nettement leurs empreintes sur la vase molle. Elles suivent le bord de l'eau et s'arrêtent à un pli de terrain que dissimule une touffe de roseaux. A quelques mètres en avant on voit des traces de cerf se dirigeant en sens inverse. A l'endroit où elles cessent, les pieds de devant se sont enfoncés profondément dans le sable comme si l'animal s'était rejeté en arrière d'un brusque mouvement.

C'est un drame de la brousse, il n'y a pas de doute, que nous venons de surprendre ainsi. Sans être juge d'instruction, il est facile de re-

constituer la scène du crime. La victime venait de se désaltérer au courant de l'onde *impure* du fleuve, et descendait lentement au fil de l'eau avant de rentrer au bois, quand elle aperçoit le meurtrier embusqué devant elle, et, d'un bond aussi prompt que la pensée, tigre et cerf se jettent dans les grandes herbes qui bordent le rivage. Y a-t-il eu meurtre, ou seulement tentative de meurtre? On ne le saura jamais. Il faisait presque nuit, et nous jugeâmes à l'unanimité qu'il était prudent de retourner à notre bord, et de ne pas chercher à approfondir une affaire qui pouvait se retourner contre nous.

8 *avril.* — C'est aujourd'hui le grand jour où l'on doit affronter le fameux Tac Caï. Pour nous faire la main, nous passons dès le matin le Tac Doc, qui n'a pas non plus une bonne réputation; c'est aussi facile que pour le Tac Hoa.

Nous voici enfin devant le Tac Caï.

Comme les légendes fausses, les mauvaises

surtout, s'établissent vite et sont tenaces! A en croire les rapports et les racontars, on pouvait se figurer que remonter le fleuve Rouge et ses rapides n'exposait pas à moins de dangers qu'une excursion jadis dans le jardin des Hespérides. A chaque instant je m'attendais à rencontrer un de ces défilés presque infranchissables, des « portes de fer » comme il en faut à un fleuve bien né.

Rien de tout cela! La rivière est encore aussi large que la Seine à Bercy, et nous sommes aux extrêmes basses eaux. Les collines qui la bordent à distance, car elles n'osent pas s'en approcher encore, atteignent à peine les 300 mètres de la tour Eiffel. On n'y voit aucune de ces roches escarpées, de ces gorges sauvages, de ces torrents impétueux qui font rêver à des ouvrages d'art cyclopéens; *un chemin de fer serpenterait en se jouant au pied de ces mamelons.*

Et ce rapide si renommé, si redouté, le terrible Tac Caï enfin, puisqu'il faut l'appeler par

son nom, quelle désillusion! Tel doit être le désappointement que l'on éprouve en voyant un grand homme en robe de chambre.

Il n'y a ni cascade, ni rocher, pour lui donner au moins un peu de pittoresque. Rien ne rappelle en lui cette jolie rivière du Japon, « la rapide de Kioto », qui se précipite entre des collines à pic resplendissantes de verdure, diaprées d'azalées en fleurs, et qui laisse au touriste, assez audacieux pour la descendre, le souvenir de gouffres bouillonnants, et de récifs effroyables affrontés sans le moindre péril.

Le Tac Caï est un fort courant tout simplement, roulant sur un lit de petits galets, sain comme une nourrice berrichonne, avec une vitesse de quatre ou cinq nœuds tout au plus, et une profondeur de $0^{m},70$ au minimum.

Toute la difficulté pour le franchir provient de ce qu'il est situé à un tournant du fleuve qui s'infléchit brusquement à droite, et que les moyens de traction ne peuvent être appli-

qués que dans une direction très oblique qui décuple la résistance.

Une jonque s'apprête à le remonter, après un redoublement d'incantations à Boudha, un déploiement inusité de baguettes d'encens et de papiers de culte, pratiques qui n'ont pas peu contribué à entretenir, dans l'esprit superstitieux de ce peuple de bateliers, la croyance à des dangers imaginaires. Une vingtaine de coolies et quelques légionnaires sont attelés sur une longue cordelle de rotin. Obligés de prendre la rive gauche, car la berge opposée est impraticable pour un chemin de hâlage, ils tirent en suivant une ligne presque parallèle au seuil que la jonque doit aborder de front. Pour diminuer cette obliquité de traction, ils s'avancent le plus loin possible dans l'eau; un monceau de grosses pierres encagées dans un panier de rotin sert de *poulie de renvoi* à l'amarre, qu'un coolie fait glisser au fur et à mesure sur ce point d'appui rudimentaire. L'équipage, à l'aide de gaffes, lutte en désespéré contre

cette action de rappel qui tend à l'écarter du chenal.

Le bateau avance imperceptiblement, puis bientôt son allure s'accélère, il a dépassé la zone torrentueuse. L'opération dure environ dix minutes.

Avant-hier plusieurs bateaux de Laokaï ont franchi le Tac Caï à la voile et à la gaffe sans cordelle. *Ce serait donc un jeu pour les steamers*, et la difficulté pour les jonques serait à peu près nulle si, au lieu d'en être réduites encore *aux poulies de l'âge de pierre*, elles pouvaient se hâler directement à l'aide d'un treuil fixé sur la rive opposée, comme le font les bateaux qui remontent les rapides de la rivière de Canton. Mais le moyen serait réellement trop simple, la routine y perdrait ses droits, et le protectorat quelques dollars.

Nous arrivons de bonne heure au poste de Trai Hutt situé au sortir du Tac Caï, en face d'un affluent de la rive droite. Il y a 70 hommes de garnison, moitié légion, moitié tirailleurs;

mais l'effectif varie beaucoup, car il y a toujours du monde en escorte, soit dans le haut, soit dans le bas de la rivière, à cause des bandes chinoises qui occupent les crêtes montagneuses du côté de la rivière Claire. Nous passons quelques heures des plus agreables avec le commandant Baumann et son lieutenant, M. Lieutaud.

9 *avril.* — On repart au point du jour. La rivière se rétrécit, et quelques pointes de roches émergent, un peu au-dessus de Trai Hutt. Il serait facile et peu coûteux de les faire sauter.

Le pays paraît moins sauvage, et on aperçoit quelques hameaux de « Mans » sur les collines; nous nous apprêtons à passer la nuit sur une plage de sable splendide.

Les premières chaleurs de l'année ont fait leur apparition depuis deux jours; mais une légère brise en tempère l'ardeur. La soirée est délicieuse; la lune argente au loin la plage et, si l'ennemi vient, on pourra le voir. Nous nous laissons envahir par les douceurs du *farniente.*

Étendus sur l'avant et devisant de choses et d'autres, nous essayons d'analyser les bruits multiples de la forêt, que domine surtout le piaulement continu d'un oiseau de nuit. Notre causerie se prolonge jusqu'à une heure avancée. Tout est calme, tout sommeille autour de nous, car il a fallu passer encore une longue série de rapides, et la journée a été rude.

Seule, une sentinelle veille, l'arme au pied, sur le toit de la jonque où est logée l'escorte. Sa silhouette se projette sur le miroir du fleuve où se reflètent les rayons brillants de la lune. Tout à coup nous apercevons une tache sombre qui se détache nettement à cent pas environ sur l'éclat blanc du sable, et semble se mouvoir lentement. La même pensée, la même joie nous vient : c'est le tigre !

Nous sautons sur notre carabine, et nous allions tirer quand, une sage prudence succédant à l'ardeur du premier moment, nous fixons le point noir avec une jumelle... C'était un légionnaire ! Il s'était retiré à l'écart pour

des raisons pressantes. Il ne s'est jamais douté de la haute opinion que nous avions eue de lui un instant, et du danger qu'il a couru.

10 *avril.* — Nous sommes en route pour Baoha. C'est toujours la même succession de rapides; on n'y fait plus attention; mais l'un d'eux, le Tac Ong chu, ne laisse pas d'être bizarre pour la façon dont on le passe. Le fleuve est très large et fait un léger coude. A ce niveau, le courant est rejeté presque transversalement de la rive gauche sur la rive droite. On dirait un torrent qui traverserait le fleuve perpendiculairement à son cours ordinaire. Sa vitesse dépasse de beaucoup celle du Tac Caï, et je l'estime à six ou sept nœuds. Au-dessus et au-dessous l'eau est relativement calme, malgré les remous violents qu'on y rencontre.

L'équipage hâle la jonque à la cordelle en suivant la rive gauche, et lui donne le plus de vitesse possible, de sorte qu'elle entre avec un certain élan, en travers du courant qui l'entraîne alors avec la rapidité d'une flèche;

mais, pendant cette dérive de cent mètres environ, la force acquise lui a fait traverser le rapide qui n'a guère plus de dix à quinze mètres de large, et elle arrive saine et sauve au bout de sa course rétrograde, dans une eau tranquille qu'elle remonte facilement. Ce n'est pas sans un vif mouvement d'intérêt que nous suivons, sur les autres et sur nous, les péripéties quelque peu émouvantes de cette curieuse manœuvre.

Bao-ha, où nous mouillons vers midi, est l'ancien poste de douane des Pavillons noirs, et se trouve à peu près à égale distance de Laokaï et de Yenbay. Le poste est situé sur un mamelon élevé de la rive gauche, et commande un chemin qui mène du bassin de la rivière Claire dans celui de la rivière Noire.

M. Rocher envoie un télégramme à Mongtze, pour que nous puissions trouver à Manhao des chaises à porteur et des chevaux de bât. Ces premières relations avec le Yunnan indiquent que nous sommes près de toucher au but, et raniment notre courage.

Après une courte visite à l'aimable capitaine Mary qui voudrait nous retenir, on se remet en marche pour Phu-lu. On aperçoit des espaces déboisés et quelques habitations de « Mans » sur le flanc des collines. Ces « Mans » seraient, à ce qu'il paraît, des étrangers émigrés du Thibet. Ils sont à peu près nomades, et passent pour n'être pas très sociables.

Le 11 *avril*, vers 10 heures du matin, nous arrivons devant Phu-lu, le dernier poste avant Laokaï.

Remarquons, en passant, combien la plupart de ces petits postes militaires semblent mal défendus, mal protégés par de vieilles palissades qui atteignent à peine la hauteur d'un homme, et qu'on ne sait pas remplacer à temps. Elles sont trop faciles à enjamber pour des gens lestes comme des singes. On dirait qu'en construisant ces retranchements, on a plutôt songé à se défendre contre le canon, qu'à se mettre simplement à l'abri d'un coup de main et d'une surprise de nuit.

Je me sentais beaucoup plus en sûreté derrière ces doubles palissades de pieux, hautes de trois et quatre mètres, qui entourent les postes de la garde civile à Trung Ha, Bac Bat et Yen Khoaï où j'ai habité près de trois mois, pendant que je creusais des puits de recherche dans la plaine de Sontay. Les miliciens savent mieux tirer parti des ressources qu'offre le bambou pour la défense; ils hérissent de chevaux de frise les portes du poste, ils sèment les abords de l'enceinte de lancettes pointues, qu'on fixe solidement dans les fossés et le long des talus, et qui, pour des « va-nu-pieds » comme les pirates annamites, représentent un obstacle autrement sérieux que les tessons de bouteilles, sur un mur de jardin, pour les rôdeurs de la campagne.

Il se peut que ces petits moyens ne figurent pas dans les traditions du génie, et ne soient pas recommandés dans les cahiers de l'école de guerre, mais ils répondent à merveille aux besoins et aux nécessités de la situation. Il est

bon d'être éclectique, et de prendre l'utile là où on le trouve.

Voilà pour la défense; quant à l'offensive, je trouve également que les miliciens donnent naturellement de meilleurs résultats que les militaires, pour la poursuite des bandes. Les gardes principaux, forcés de faire leur carrière dans le pays, s'y intéressent plus que des officiers qui ne font que passer; et comme ils résident dans la même région pendant longtemps, ils en connaissent tous les coins et recoins. En contact presque immédiat avec les villages et les mandarins, ils entretiennent avec eux des relations cordiales, et peuvent se faire renseigner plus facilement.

Et peu s'en est fallu que l'on ne supprimât d'un trait de plume ce corps de milice, qui nous a rendu tant de services, et dont l'entretien coûte relativement si peu au budget de la colonie. Malheureusement, on a commis la faute de faire passer de gré ou de force, dans les tirailleurs, quatre mille de ces miliciens. Pourtant, quand

ils s'étaient engagés, il était implicitement convenu qu'on ne les ferait pas sortir de leur province, à peine de leur village, et on les envoie maintenant guerroyer n'importe où. On a donc manqué une fois de plus, et c'est regrettable, à la parole donnée.

Pourquoi s'étonner alors que les miliciens, devenus tirailleurs, c'est-à-dire incorporés de force dans l'armée active, se vengent de ce mauvais procédé en désertant aux pirates avec armes et bagages, en vendant et trahissant les postes détachés, comme celui de Yen Lang enlevé par le Doc Ngu.

Un peu au-dessus de Phu-Lu, sur la rive gauche, est un village presque exclusivement chinois, d'où partent les caravanes qui se rendent à Kai-Hoa, ville commerçante de la frontière chinoise, au haut de la rivière Claire. Décidément, nous nous rapprochons sensiblement de la Chine.

Depuis Sontay, la vallée du fleuve Rouge n'a guère changé d'aspect. Nous rencontrons

toujours de petits coteaux boisés, et ces éternels bananiers dont les feuilles mortes pendent lamentablement, et jettent des reflets d'automne sur cette nature printanière. Les hautes montagnes du Yunnan sont encore dans le lointain. Nous ne sommes plus qu'à quelques heures de Laokaï.

La rivière semble plutôt s'élargir à mesure que nous remontons, et j'estime à près de 200 mètres la distance entre ses deux rives.

Les rapides se succèdent plus pressés, il est vrai, mais soulignent de moins en moins les seuils, véritables échelons de l'immense escalier que le Song-Coi descend du Yunnan à Yenbay.

On ne saurait les comparer à ces rapides, à ces chutes pour être plus exact, dont le Yang-Tze est semé entre Ichang et Chung-King, obstacle presque insurmontable, devant lequel n'a pas encore reculé l'esprit d'entreprise de nos voisins ; car ils veulent, à tout prix, arriver sur ces nouveaux marchés, qu'il

ne tiendrait qu'à nous de réserver exclusivement à notre commerce, et dont nous semblons dédaigner la conquête.

Est-ce de l'inertie ou de l'aveuglement?

Les efforts que l'Angleterre a faits, et qu'elle multiplie chaque jour, auraient dû cependant ouvrir les yeux de nos compatriotes.

C'est dans le but de pouvoir aborder le Yunnan que, poussée par les Hallett et les Colquhoun, elle a pris la Birmanie, et qu'elle s'est abaissée jusqu'à reconnaître à la Chine son droit de suzeraineté sur le pays, droit que ce vaillant petit peuple du Japon a refusé de concéder à son puissant voisin, à propos de la Corée.

En faisant à l'amour-propre des Célestes une concession aussi plate, les Anglais avaient un triple but : rendre leur tâche de conquérant plus facile, ce que les événements ont cruellement démenti ; nous donner une leçon de diplomatie, qui s'est retournée contre eux, comme le prouvent les embarras qu'on ne leur a pas

épargnés ; et enfin, faire non pas un doigt, mais dix doigts de cour à la Chine, à laquelle ils prodiguent les plus vives tendresses depuis si longtemps sans être payés de retour, en vue de cette fameuse alliance de la Baleine et du Dragon sur laquelle ils comptent, pour arrêter en Asie la marche de l'Éléphant.

Les diplomates anglais n'ont pas la réputation de pécher par un excès de candeur; mais ce rêve invraisemblable ferait peu honneur à leur perspicacité, si ce n'était une double feinte à l'adresse de leurs adversaires, qu'ils cherchent ainsi à opposer l'un à l'autre; et je dis adversaires, car, quels que soient le degré de condescendance de l'Angleterre et son apparente crédulité, la Chine restera longtemps encore une ennemie pour elle, comme pour les autres nations.

Nous ne sommes à ses yeux que des « *foreigners* », des étrangers; mais si elle nous réunit théoriquement sous une même dénomination, elle sait nous désunir dans la pratique;

et, profitant habilement de nos divisions, elle berne nos ministres et accueille leurs réclamations avec le plus parfait dédain.

Qu'il serait facile pourtant d'intervertir les rôles, si, au lieu de se plier à tous ses caprices d'enfant gâté, on la malmenait à outrance comme elle le mérite!

Ce serait le plus sûr moyen de se concilier, sinon son amitié, du moins ses bonnes grâces, et cela nous suffirait. Les massacres qui ont eu lieu dans le Yang-Tze l'année dernière, et qui viennent de se renouveler, proviennent malheureusement de ce que les *foreigners* ont méconnu cette vérité : qu'il fallait frapper résolument et fort dès la première alerte.

Ce n'est pas « avec du sucre », mais avec du « vinaigre » qu'on prend les mouches, dans un pays qui fait tout au rebours des choses d'Occident : où le deuil se porte en blanc, où la place d'honneur est à gauche, où les livres commencent par la fin, et les dîners finissent par le potage, où le comble de la politesse en

société est de garder son chapeau sur la tête ; et j'en passe bien d'autres.

Pour en revenir aux rapides du fleuve Rouge, je puis affirmer qu'ils ne présentent nulle part des difficultés suffisantes pour arrêter les bateaux indigènes, et pour faire hésiter un instant la navigation à vapeur. C'est une question de biceps pour les jonques, ce serait une affaire de pression pour les steamers.

Malheureusement, on s'est plu jusqu'ici à en exagérer l'importance, et à proclamer « urbi et orbi » que la navigation à vapeur était impossible entre Yenbay et Laokaï. Chaque jour encore nous faisons le jeu de nos adversaires, en dénigrant à plaisir une magnifique voie commerciale, que nous aurions dû doter depuis longtemps d'une flotille de transports à vapeur. La navigabilité du fleuve Rouge, de la mer au Yunnan, a été établie d'une façon indiscutable, aux basses eaux d'abord, par le *Laokaï* filant huit nœuds seulement, qui a atteint Laokaï en soixante heures de marche de-

puis Hanoï, quand les jonques mettent plus d'un mois à parcourir cette distance, puis à l'époque des hautes eaux, par le steamer *Yunnan* qui a pu remonter, avec une vitesse propre inférieure à neuf nœuds, un violent courant qu'accentuait encore une crue inusitée.

Après ces deux tentatives couronnées de succès, la Compagnie des Messageries fluviales s'est bien gardée de continuer ses efforts, car c'était aller à l'encontre de ses propres intérêts. Son objectif, et je ne songe pas à lui en faire un reproche, car les services qu'elle a rendus au Tonkin balancent, et au delà, les avantages de son monopole, son objectif bien naturel, dis-je, est d'obtenir le renouvellement de son ancien contrat, ou une subvention nouvelle pour ce nouveau service.

Elle n'a donc aucun avantage à ouvrir une ligne de bateaux, entre Yenbay et Laokaï. Elle réserve cela comme un « *moyen d'échange* » pour faciliter ses négociations avec le protectorat; et, dans le but de couvrir son inaction

d'un motif plausible, elle prétexte les difficultés et les dangers que présente la navigation du fleuve Rouge. Cette légende tend donc à s'établir de plus en plus, désespérant d'avance toutes les initiatives, et il est regrettable que le protectorat, de son côté, ne cherche pas à la détruire en améliorant le lit du fleuve. On doit du reste lui rendre cette justice, qu'il s'est toujours médiocrement intéressé au transit du fleuve Rouge, oubliant que, si la France a fait tant de sacrifices pour occuper le Tonkin, c'était spécialement en vue de prendre le contact avec les frontières occidentales de la Chine, et d'assurer à nos nationaux les débouchés du Yunnan.

Gouvernants et commerçants ont pris pour ainsi dire le contrepied de la question; on s'est tourné du côté du Laos, laissant la proie pour l'ombre; du côté de Langson, où l'on a dépensé pour une voie ferrée des sommes *énormes* dont nous aurions déjà retiré l'intérêt et le capital sur une ligne du Yunnan, et l'on s'oriente maintenant vers Hué, au lieu de courir au plus

pressé, et de consacrer tout d'abord à la sécurité et à la navigabilité du fleuve Rouge l'attention et l'argent que l'on disperse ailleurs.

Après l'enthousiasme provoqué par l'heureux voyage du *Laokaï*, en 1889, le protectorat, dans un élan de générosité qui ne s'est plus reproduit, a donné un millier de dollars à la Compagnie des Messageries fluviales pour faire sauter quelques roches.

N'était-ce pas le moment de confier à un personnel compétent la mission d'améliorer la navigation du Haut-Fleuve, et d'affecter à cet objet un budget en rapport avec son importance?

On aurait pu alors baliser le chenal, créer un chemin de hâlage, faire une brèche au milieu de certains rapides, ou en faciliter le passage à l'aide de treuils, et surtout organiser, de distance en distance sur le fleuve, des postes de pilotes lamaneurs qui se tiendraient au courant des modifications que le chenal subit chaque année.

Ces travaux feraient gagner plusieurs jours

aux jonques sur la traversée actuelle, permettraient aux steamers de remonter en toute saison et en toute sécurité, et ouvriraient définitivement à nos marchandises l'accès du Yunnan.

On justifierait ainsi l'idée première de notre conquête du Tonkin.

IV

LAOKAI

Les jonques de Laokaï et de Manhao. — Tableau des heures entre chaque escale. — De Hanoï à Laokaï en un jour! — Un exode à Son-phong. — La citadelle. — La pagode. — La maison de Liu-vinh-phuoc. — La terrasse de l'apéritif.

13 *avril*. — Nous sommes à Laokaï depuis hier; nous n'avons mis que huit jours pour franchir les 176 kilomètres qui nous séparent de Yenbay.

Le port est encombré de jonques dites de Laokaï, construites spécialement pour affronter les rapides du Haut-Fleuve. La nôtre est une jonque du Delta et ne leur ressemble en rien. Très fines de l'avant, très effilées, longues

de 25 mètres environ, avec un tirant d'eau qui ne dépasse pas 60 centimètres en pleine charge, ces barques peuvent porter 20 ou 25 tonnes de marchandises, et remontent presque tout le temps à la voile, car, à l'époque des basses eaux, la brise souffle toujours de l'arrière. A défaut de vent, elles naviguent, à la cordelle ou à la perche, mais à côté d'elles les convois militaires sont des trains express. Dès qu'une anicroche survient, toutes s'arrêtent pour aider ou attendre celle qui est dans l'embarras. Cette étroite solidarité est une assurance mutuelle contre les accidents, mais elle ne s'accorde guère avec la rapidité de la marche. Ces arrêts ne laissent pas d'être fréquents, car lorsque les eaux sont très basses et que les jonques ont dépassé les limites du tirant d'eau permis, elles sont obligées de transborder leur chargement pour passer certains seuils, et cette opération entraîne à chaque fois un retard de vingt-quatre heures au moins. Aussi mettent-elles quelquefois trois mois pour faire un trajet qui

ne demande guère plus de 30 jours. Il y a surtout beaucoup de routine dans cette lenteur exagérée, et elles prendront une allure différente le jour où la compétition des steamers les menacera dans leurs moyens d'existence.

Les jonques de Manhao sur lesquelles nous devons partir demain sont aussi longues que celles de Laokaï, mais pointues aux deux bouts et plus légères. Les plus fortes portent encore douze tonnes avec un tirant d'eau de 50 centimètres.

Et je m'étais figuré, comme tant d'autres sans doute, grâce à la façon dont on écrit l'histoire, que je serais obligé, pour gagner Manhao, de prendre une de ces pirogues étroites avec lesquelles on remonte la rivière Noire au-dessus de Cho-bo, où l'on ne peut rester ni debout ni assis, et qui font du voyage un supplice de toutes les heures.

La surprise a été fort agréable, je l'avoue, et je souhaite de n'éprouver dans la suite que des déceptions de cette nature.

Voici le nombre d'heures de marche effective, que notre jonque a mises entre chaque escale.

	HEURES.	DISTANCE.
De Hanoï à Sontay	17	84 kilom.
De Sontay à Viétry	7 15	
De Viétry à Hong-hoa	11	140 kilom.
De Hong-hoa à Ngoc-tap	10	
De Ngoc-tap à Phung-Vuc	5 30	
De Phung-Vuc à Camkhé	7	
De Camkhé à Ngoi-lao	6 30	
De Ngoi-lao à Yen-luong	8	
De Yen-luong à Yenbay	10	
De Yenbay à Ngoi-tié	18 20	176 kilom.
De Ngoi-tié à Trai-hut	26	
De Trai-hut à Bao-ha	18	
De Bao-ha à Phu-lu	19	
De Phu-lu à Laokaï	21 30	
Total	185 05	400 kilom.

En marchant nuit et jour avec une double équipe, on pourrait donc arriver en jonque d'Hanoï à Laokaï, en huit fois vingt-quatre heures.

A quand les steamers qui réduiront ce temps de moitié, et les chemins de fer surtout, qui vous prendront à Hanoï le matin pour vous déposer le soir à Laokaï!

Hanoï, à quelques heures du Yunnan! Quel

pouvoir magique aurait cet événement sur la prospérité de notre industrie et de notre commerce !

J'éprouve un serrement de cœur en pensant qu'un tel rêve serait déjà une réalité, si nous l'avions voulu. Il suffirait à la mère-patrie de promettre une garantie d'intérêt de 4 à 5 0/0, pour que les millions improductifs de France aillent créer ces lignes ferrées qui nous seraient si utiles, et fertiliser ainsi le Tonkin, la plus belle colonie du monde (et j'en ai vu beaucoup), qui ne tarderait pas à rembourser ses frais d'installation et récompenserait au centuple des sacrifices qu'on se serait imposés pour elle.

Je viens de déjeuner chez le commandant Sucillon qui gouverne Laokaï, depuis que la création des territoires militaires en a exclu l'administration civile. J'ai visité ce matin la ville chinoise de Son-phong qui s'est formée récemment de l'autre côté du Nam-thi, petit affluent de la rive gauche, qui sert de limite entre la Chine et nous.

Il y avait à peine quelques misérables cases de ce côté en 1885 ; mais un commandant tatillon a réussi à faire émigrer une grande partie de la population commerçante, qui s'est soustraite ainsi à notre protection. Je ne puis mieux faire, pour décrire Laokaï, que de reproduire une description fort exacte que je trouve dans le *Courrier d'Haïphong :*

« Construite en amphithéâtre, la ville, ou plutôt la citadelle de Laokaï, apparaît brusquement, quand on remonte le fleuve en jonque, après le passage d'un rapide situé à un kilomètre en aval. Cette citadelle n'affecte pas les formes régulières et techniques des citadelles du Delta et de Hué, construites sous la direction des officiers français amenés au siècle dernier par Pigneau de Béhaine, évêque d'Adran. Au contraire, la citadelle de Laokaï a un aspect original, bizarre, très chinois, qui la rend absolument pittoresque. Construite aux frais des négociants de Canton et d'après l'inspiration de leurs agents au Yunnan, elle

se compose d'un mur d'enceinte de 5 à 6 mètres de hauteur, sans créneaux, ni banquette, ni fossé. Cette enceinte a la forme d'un polygone irrégulier d'une dizaine de côtés principaux, avec des tours carrées aux angles, crénelées et à deux ou trois étages de feux.

« La face principale, la plus longue, celle du Sud-Ouest, borde le fleuve Rouge sur un parcours de 150 mètres environ, et, de si près, qu'au moment des crues les eaux baignent le pied de la muraille. A l'Ouest, cette dernière regarde le Nam-ty, rivière de moindre importance que le fleuve Rouge, et qui sert de limite à la Chine et au Tonkin. Au confluent de ces deux cours d'eau, à 100 mètres de Laokaï, grouille sous des paillottes une agglomération de quatre à cinq mille Chinois, nautonniers, pêcheurs ou trafiquants : c'est le gros village de Son-phong.

« A l'intérieur, la citadelle de Laokaï renferme quelques belles constructions. Lorsqu'on a franchi le seuil de la porte du Sud,

deux escaliers d'une vingtaine de marches, l'un en face de la porte, l'autre à gauche, conduisent à de jolies terrasses élevées de 10 mètres environ au-dessus du fleuve. La première de ces terrasses précède une magnifique pagode en très bon état, plus grande que celle qui vient d'être inaugurée à Haiphong, et qui était, à l'arrivée des colonnes, bondée de Bouddhas en bois, dorés sur toutes les coutures. Comme il fallait *maoulen* (1) des logements pour nos troupes, les Bouddhas eurent l'obligeance de céder le leur, et on leur assigna, jusqu'à nouvel ordre, un local moins étendu dont ils se contentèrent sans murmurer.

« L'ancienne habitation de Liu-vinh-phuoc aurait été également une bonne aubaine, en tant que logement vaste et confortable, si le terrible chef des Pavillons noirs, nouveau Rostopchine, n'avait eu l'idée d'y mettre le feu au moment où il abandonna Laokaï, après la signature du traité de paix franco-chinois. Il

(1) En annamite : Vite, vite !

faut même supposer que, si toutes les maisons de la citadelle n'ont pas été réduites en cendres par Liu-vinh-phuoc, c'est grâce à l'intervention des quelques négociants cantonnais restés à Laokaï de tout temps, et qui continuent à habiter, aujourd'hui encore, dans la citadelle, leur ancienne propriété.

« Le deuxième escalier, celui de gauche, dont il est parlé plus haut, donne accès sur une terrasse allant du mur d'enceinte à une belle construction parfaitement conservée, devenue la demeure du commandant d'armes. C'est sur cette terrasse, couverte dans le genre des vérandas, que se réunissaient les officiers à l'heure de l'absinthe. Alors, les uns causaient gravement avec le commandant et le docteur, d'autres jouaient aux cartes, pendant que les contemplatifs, appuyés avec des poses paresseuses sur le haut du mur d'escarpe, regardaient le paysage environnant s'estomper sous les derniers rayons du soleil. Des jonques du Yunnan, pointues aux deux

bouts, couraient sur le fleuve rapide, furtives comme des ombres, et la petite ville chinoise de Son-phong perdait graduellement son activité de fourmilière pour se parsemer de lueurs vacillantes, dansant une ronde de feux follets. »

V

DE LAOKAÏ A MANHAO

Entre la Chine et le Tonkin. — Étrange déjeuner de Pâques. — Un cuisinier précieux. — Nous regrettons la jonque d'Hanoï, mais non son équipage. — Les Pa-i. — Quels rudes travailleurs! — Il n'y a plus ni pirates, ni tigres. — La rivière de Long-po. — Nous sommes en Chine. — Un petit Niagara. — Boudha est lâché. — Le dernier rapide et les coolies de renfort. — Les steamers passeront.

17 *avril.* — Dans quelques heures nous serons en plein Yunnan. Partis de Laokaï le 15 au point du jour, nous remontons toujours le fleuve Rouge qui conserve encore la même largeur, 150 à 200 mètres, et qui dans certains points semble même s'élargir comme si nous allions entrer dans un nouveau delta. Que

nous sommes loin de ce ruisselet torrentueux, qu'une tradition de mauvaise foi avait photographié dans mon esprit!

Nous naviguons entre le Tonkin et la Chine; la rivière est mitoyenne. C'est aujourd'hui la fête de Pâques! Nous célébrons ensemble ce grand jour par un déjeuner de vendredi saint : une salade de harengs saurs, une sarcelle aux olives et une poule d'eau aux truffes, le tout arrosé d'une fine bouteille de champagne. Un évêque même n'aurait pu reprocher à ce menu que son anachronisme. Malgré les difficultés de ravitaillement auxquelles nous sommes obligés de parer à l'aide de notre fusil de chasse, nous continuons d'être fort bien sous le rapport de la table, mais nous l'avons échappé belle. Trois fois le cuisinier a voulu nous glisser entre les doigts, et trois fois il a fallu ajouter un maillon d'or à la chaîne qui le retient. Comment le malheureux fait-il pour se débrouiller ainsi au milieu de cette foule de coolies et de boys qui

lui montent sur les épaules, et dans ce coin de bateau qui roule et tangue au milieu des rapides? Je me le demande encore.

A la place de cette bonne jonque d'Hanoï capitonnée de nattes, où nous étions si bien, nous avons un bateau de Manhao presque aussi large, plus long, et d'un moindre tirant d'eau, mais ouvert à tous les vents, car les grandes nattes imbriquées qui lui servent de toiture, ne descendent pas jusqu'aux bords. Nous sommes enfilés par la brise et par la fumée de la cuisine, que le bois vert rend encore plus aveuglante. Nous avons tous l'air d'avoir pleuré pour venir ici.

Impossible de remédier à cette situation parfois intolérable, car le barreur est obligé de voir sa route à travers cet immense tuyau de 20 mètres. La seule ressource est de fuir au grand air, comme le renard chassé de son terrier.

Le gouvernail est remplacé par un long aviron de queue, qui fait évoluer la barque sur

place dans les endroits difficiles. L'équipage se compose de dix personnes : ce sont des « Pa-i », des hommes splendides qui poussent sur leur perche avec un ensemble, une activité, une solidité admirables. Quelle différence avec ces Annamites malingres qui nous ont amenés à Laokaï! Ils remontent les rapides comme par enchantement. Ça ne traîne pas avec eux.

Nous avons une voile gigantesque qui nous ferait chavirer à la moindre saute de vent, si elle n'était placée tout à fait sur l'avant, presque au tiers de l'embarcation. Elle s'applique sur deux grands mâts en bambou fixés de chaque côté, et qui vont se rejoindre à une hauteur de 15 mètres environ, en formant un triangle élancé.

Le type de ces « Pa-i » est très varié : quelques-uns sont évidemment de race laotienne, d'autres se rapprochent un peu des Chinois. Il y a là un mélange incohérent de races limitrophes. Ces hommes paraissent très

doux; ils portent leurs cheveux rassemblés en chignon sur le sommet de la tête, et sont à peu près nus ou couverts de loques invraisemblables. Quels rudes travailleurs! Ils se mettent à l'eau comme des poissons, pour nous tirer à la cordelle ou nous relever quand nous sommes échoués, ce qui arrive fréquemment. Avec ces gens-là et la bonne brise qui souffle, nous abattrons du chemin.

Aux collines boisées succèdent maintenant des coteaux presque dénudés; on aperçoit çà et là quelques maisons, des terrains cultivés; la nature se remet petit à petit sous le joug de l'homme. Du reste la paix règne partout; plus de pirates à redouter, nous n'avons plus d'escorte depuis Laokaï. La route est de moins en moins monotone; on sent la vie calme renaître autour de nous. De temps à autre un cerf se risque hors du bois, poussé par la soif; lui aussi doit se sentir plus à l'aise, car le tigre n'ose pas s'avancer jusque dans ces régions, où la crainte de l'homme

le poursuivrait jusque dans ses rêves. Sur un banc de sable, au loin, des tortues dorment au soleil, et plongent à notre approche avec une prestesse qui aurait bien surpris le bon La Fontaine.

Nous passons dans l'après-midi la rivière de Long po qui sert de limite, sur la rive droite, entre le Tonkin et la Chine. Cet affluent a près de 60 à 80 mètres de large, et remonte très loin du côté de Laï Chau.

Nous sommes maintenant en Chine.

18 *avril.* — Le fleuve commence à être encombré de bancs et de roches; il n'y a plus que des rapides. Le dernier que nous venons de passer sans grande difficulté, grâce à nos rudes matelots, est assurément le plus intéressant de ceux que nous avons rencontrés jusqu'ici. Quels jolis bouillons autour de nous! En voici un autre devant nous qui cherche par son tapage à se donner des airs de chute du Niagara, mais il fait beaucoup de bruit pour rien sans doute; car nous nous apprê-

tons à le passer sans plus de cérémonies que les autres. A noter en passant le peu de mysticisme de ces braves « Pa-i ». Depuis que nous sommes sous leur coupe, Bouddha est lâché dans les moments critiques; on ne lui brûle plus de cierges sous forme de bâtonnets d'encens, on ne lui fait plus de riches cadeaux en bons billets de papier doré et argenté; on dirait que cette formule fin de siècle est arrivée jusqu'à eux : « Aide-toi, car le ciel ne t'aidera pas. » Plusieurs bateaux descendent la rivière; comme ils filent! Ce sera bien intéressant de faire le voyage de retour.

Nous venons de passer la nuit dans un site ravissant qui me rappelle les beaux lacs et les jolies montagnes d'Écosse.

Voici encore un rapide très raide, c'est le dernier, paraît-il; mais il est beaucoup plus ennuyeux que les autres, car il y a très peu d'eau sur le seuil, et les jonques sont obligées le plus souvent de décharger leurs marchandises. Un village se trouve à point en cet en-

droit difficile, et les habitants servent de coolies de renfort pour les transbordements.

Nous passons sans encombre. Trois jonques qui nous suivent sont forcées de recourir aux grands moyens, et font porter à dos d'hommes, en amont de l'obstacle, leurs ballots de cotonnades, de tabac, de coton brut et de coton filé.

A partir de ce moment, nous naviguons dans un bassin relativement calme, et enfin, à un détour du fleuve, nous apercevons Manhao; Manhao le désiré! Manhao le point final de cette longue traversée. Nous avons mis six jours pour l'atteindre, tandis qu'il suffit de douze heures seulement pour redescendre à Laokaï.

Entre ces deux points, le fleuve présente des difficultés sérieuses pour la navigation; mais elles ne me paraissent pas insurmontables, et j'ai la conviction qu'avec un balisage bien fait et un mètre d'eau en plus, ce qui doit être la règle pendant huit mois

au moins, un steamer pourrait remonter à Manhao en toute sécurité. J'ai le regret et presque la honte de dire qu'on n'a pas encore fait l'étude hydrographique de cette dernière partie du fleuve.

VI

DE MANHAO A MONGTZE

Manhao. Son *mauvais air*. — Le chargement des bêtes de somme. — Défense de dépasser 70 kilogrammes. — Justice expéditive. — La route des *dix mille escaliers*. — Pauvres bêtes! — Les joies de la liberté. — Système de chargement commode et pratique. — Le travail de la mer à 1,800 mètres d'altitude. — Spectacle inoubliable. — Un fort pacifique. — Cours mimé sur les produits d'Europe. — Nous couchons à Yao teou. — Les premiers champs de pavots. — Les pics de la baie d'Halong. — Un déjeuner manqué. — On vient à notre rencontre.

20 *avril*. — Manhao, où nous sommes arrivés hier soir vers 4 h. 1/2, est située sur la rive gauche du fleuve qui fait un double coude à son niveau, et forme un port tranquille, où les jonques trouvent un excellent abri. Elle est adossée à la montagne et étagée le long de

la berge, dont la hauteur indique que la crue se fait sentir ici, dans des proportions qui permettraient à un croiseur de premier rang de mouiller dans les eaux de Manhao.

Comme la plupart des villes chinoises, elle est d'une saleté repoussante, et l'on raconte sur « son mauvais air » les histoires les plus lugubres. Aussi je ne m'étonne pas qu'elle ait acquis une si terrible réputation dans l'esprit des voyageurs indigènes, qui n'osent pas quitter leurs hauts plateaux pour s'aventurer de ce côté sans avoir déposé chez le notaire leurs dernières volontés.

Bien que nous n'accordions pas une foi absolue à cette tradition inquiétante, on s'empresse néanmoins de partir pour Mongtze, qui est à 120 lis de distance (plus de 60 kilomètres), au délà d'une chaîne de montagnes, lesquelles se dressent devant nous altières et menaçantes, dans le bleu limpide du ciel, où nous lisons le présage d'une journée splendide.

La montée sera rude, et nous voulons faire,

en deux jours seulement, ce voyage que la routine veut qu'on accomplisse en trois! Il faut donc prévoir des difficultés physiques, et morales surtout; nous n'avons pas de temps à perdre.

Nous sommes debout, dès 5 heures du matin, pour charger nos bêtes de somme, chevaux et mulets, qui se sont bien gardés de manquer au rendez-vous que nous leur avions assigné en partant de Bao-ha. Ils sont là soixante-dix ou quatre-vingts qui attendent leur charge. Quel brouhaha, quel tumulte! Je n'oublierai pas de longtemps ce curieux spectacle. Les muletiers se disputent naturellement à qui prendra les plus petites caisses; les bêtes, mal partagées, protestent violemment contre l'iniquité du sort, et se font souvent justice elles-mêmes, en jetant par terre, d'un coup de reins savant, gens et colis qui s'avisent de dépasser les 70 kilogrammes réglementaires. La main d'un employé des postes n'atteindra jamais, pour apprécier le poids des

lettres, une délicatesse de toucher comparable au sens exquis que le dos de ces pauvres animaux finit par acquérir, dans cette lutte de chaque jour pour l'existence.

Le consul et moi nous nous installons confortablement dans deux chaises; mes compagnons préfèrent prendre des chevaux; mais les fatigues du voyage, et le soleil qui arde, leur feront regretter, je le crains, de ne pas s'être laissé guider seulement par la sagesse et la prudence dans le choix des moyens de transport.

La caravane s'ébranle à 10 h. 1/2.

Je m'arrête à midi dans une des gorges qui mènent sur le plateau de Mongtze. Mes coolies de chaise (ils sont huit qui se relaient) prennent quelques minutes d'un repos bien mérité. Nous avons monté tout le temps par un chemin raviné qui ressemble plutôt à un lit de torrent: c'est la route des « dix mille escaliers » en chinois. A en juger par ceux que je laisse derrière moi, et les autres que je vois se continuer vers

le ciel, l'image n'est pas forcée; l'échelle de Jacob devait être comme cela.

Voici la caravane qui me dépasse et défile devant moi. Ah! les malheureuses bêtes, comme elles plient sous le faix, et nous ne sommes pas au tiers du chemin pour le premier jour.

1 h. 30. — Deuxième station de mes coolies. Ils me déposent avec une joie mal déguisée sous un épais bouquet d'arbres, au haut d'un escalier tortueux taillé presque à pic sur le flanc d'une colline escarpée. Je viens de traverser un joli plateau très boisé et bien cultivé. J'ai rencontré dans une clairière toutes les bêtes que l'on a déchargées pour leur donner un peu de répit. Elles se roulent par terre avec délices, hennissent de plaisir, et gambadent comme des chiens que l'on sort après les avoir tenus longtemps à la chaîne. Au lieu de s'amuser aux bagatelles de la porte, quelques-unes plus positives broutent, d'une allure pressée, l'herbe menue qui n'a guère eu le temps de s'allonger depuis leur dernière visite.

Le système de chargement employé par les muletiers est bien curieux, et surtout très pratique.

Le harnachement de l'animal est d'une simplicité extrême, et en même temps fort coquet avec les ornements de toute sorte, grelots et sonnettes, pendeloques et rosettes de laine rouge, dont on le pare à l'envi.

On place sur son dos, en la fixant d'une part à l'aide d'une croupière et en avant sur le poitrail, une petite selle en bois, plus ou moins rembourrée, plutôt moins si j'en juge par les empreintes sanglantes qu'elle laisse trop souvent. Il n'y a ni brides, ni sous-ventrière. A la selle s'adapte un bât mobile sur lequel on charge, commodément et d'avance, les diverses marchandises, en les attachant solidement avec de longues lanières en peau de buffle.

Il suffit alors que deux hommes soulèvent le bât et le mettent à cheval sur la selle, comme on le faisait dans le bon vieux temps, pour ces postillons et courriers, que l'on enlevait

tout d'une pièce quand ils changeaient de chevaux.

Le chargement et le déchargement s'opèrent ainsi avec facilité et célérité, au grand avantage des muletiers et de leurs bêtes.

Ce procédé si simple, si pratique, rendrait assurément de grands services chez nous, si la routine permettait de l'adopter.

Je repars en avant pour ma troisième station, laissant au-dessous de moi bien bas, bien bas, toute la caravane qui s'apprête à reprendre sa route.

Cette petite halte a donné du cœur au ventre à mes porteurs. Les voilà encore escaladant les milliers de marches de ces « dix mille escaliers », car cela monte terriblement, presque à pic.

J'aperçois devant moi, sur la crête horizontale des monts, quelque chose qui ressemble aux ruines d'un château féodal, et de place en place sur les pics environnants, de petites maisons qui doivent être des loges de guetteurs. Le

long du chemin, je vois émerger du sol, comme les menhirs dans la plaine de Carnac, une multitude de pierres droites, que le temps et les orages ont déchaussées et mises à découvert, en entraînant dans la vallée la terre où elles étaient primitivement enfouies. Elles portent, chose frappante puisque nous sommes à près de 1,800 mètres d'altitude, elles portent, dis-je, les traces indéniables de l'action des eaux. Elles ont été creusées, corrodées, polies par le mouvement des vagues; car, le doute n'est pas permis, elles ont été battues jadis par les flots de la mer.

J'arrive enfin à un grand village, c'est le premier que je rencontre. Les maisons sont en pierres sèches et couvertes de chaume.

De ce sommet, je jouis d'un spectacle incomparable. Je domine, je vois s'étendre jusqu'aux dernières limites de l'horizon, une mer bleue de montagnes; on dirait des vagues gigantesques brusquement solidifiées, et surprises dans leur moutonnement immense.

Quel terrible remue-ménage a dû présider à cet étagement régulier de pics et de roches, à cet entassement grandiose!

Comment le fleuve Rouge, qui coule là-bas au milieu de ces merveilles, aurait-il pu se frayer un passage, même après des milliers de siècles, si une longue fissure s'étendant jusqu'à la mer ne lui avait tracé sa route.

Je ne m'étais pas trompé, j'avais bien vu des ruines, et je viens de les visiter. C'est un ancien fort chinois en forme de rectangle, qui a été construit pendant la rébellion. Les murs sont crénelés et flanqués de tours carrées aux quatre angles. Comme tous les monuments chinois, on a cessé de l'entretenir à partir du moment où il a été terminé, et il tombe en ruines, se bornant maintenant à un rôle plus pacifique, celui d'ajouter encore un peu plus de pittoresque au joli panorama qui m'entoure.

Il est 2 h. 1/2. — En attendant mes compagnons de voyage, que j'ai laissés assez loin derrière, je cherche un abri contre les rayons

brûlants du soleil, dans un petit pagodon qui borde la route. Je suis bientôt entouré d'une vingtaine de curieux, qui se livrent à un minutieux inventaire de ma personne. Ils admirent mes bottines dont le talon élevé les étonne; les élastiques les font se pâmer d'aise; il n'est pas jusqu'à mon vieux parasol en calicot blanc et à manche de fer qui n'attire leur attention. Ils en tâtent l'étoffe, examinent avec un vif intérêt le genre de fermeture à ressort; mon veston en serge bleue les intrigues au plus haut point; car ils ne peuvent croire que ce tissu fin et brillant n'est autre chose que de la laine, qu'ils connaissent bien cependant, puisqu'ils ont des moutons et qu'on leur a déjà vendu de la flanelle. Ils insistent pour savoir quel est ce textile qui n'est dans leur esprit ni de la soie, ni du coton, ni de la laine. Je m'épuise en vaines explications, mais à défaut du langage, l'harmonie imitative vient enfin à mon secours. Je leur montre l'étoffe, et je leur crie : bê ê ê... bê ê ê..., cette fois ils rient

comme des fous, ils ont saisi! Ce petit cours mimé sur la valeur relative des cotonnades et des lainages m'amuse et m'égaie autant que mon naïf auditoire.

Les retardataires arrivent, et je repars avec eux. Cette fois nous descendons tant et si bien que, malgré tous mes efforts pour me retenir, je m'échappe et je glisse hors de la chaise. Aux grands maux les grands remèdes! Je la fais retourner cap pour cap, et me voilà descendant le dos en avant et le cœur à l'aise, comme dit la chanson de Paulus.

Au premier ébahissement de mes coolies que cette manœuvre, révolutionnaire au point de vue de la sainte routine, rend tout d'abord d'assez mauvaise humeur, succède bientôt une plus saine appréciation des faits. Leur figure s'épanouit, elle devient même souriante, et ils causent avec animation. Evidemment ils trouvent que le procédé a du bon.

Après une heure de cette marche « rétrograde » pour s'en tenir au sens littéral du mot,

nous arrivons au grand village de Yao téou. Il est 4 heures et nous ne sommes qu'à trente *lis* de Manhao. Nous avons déjeuné à 10 heures. C'était un déjeuner chinois qui nous était offert par un Cantonais, chef d'une grosse maison de commerce établie depuis longtemps à Manhao. Ça ne pèse guère pour un appétit comme le mien, et j'ai l'estomac bien creux.

Notre première étape ne devait se terminer qu'à 12 lis plus loin; mais le mandarin du village, se conformant aux ordres du général qui commande la région, et que M. Rocher a connu jadis au temps de la révolte musulmane, vient au-devant du consul et lui offre l'hospitalité. Nous serons toujours moins mal que dans une auberge indigène. Ce brave mandarin est logé dans une case bien misérable. Après avoir fait honneur à son mauvais dîner, nous nous mettons au lit à 7 heures! Depuis que je me connais, je n'ai pas souvenance de m'être couché si tôt, à moins d'être malade. Je dors comme un loir, malgré le peu de moelleux

de la claie de bambou sur laquelle je repose ; mais je suis si bien entraîné maintenant, que je coucherais sur le sol comme un vulgaire muletier.

22 *avril.* — Branle-bas à 5 heures du matin, nous avons 87 lis à faire pour atteindre Mongtze !

Après deux heures de route à travers une vallée verdoyante, nous arrivons au village de Shui t'ien. C'est là que je rencontre les premiers champs de pavots. La récolte est à peu près terminée. Les capsules présentent huit petites incisions longitudinales d'où s'échappe le lait contenu dans les vaisseaux et que l'on ramasse chaque matin à l'aide d'une spatule, quand il s'est concrété.

Cette culture riche a envahi une grande partie du Yunnan, et c'est sur son produit, l'opium, dont le surplus de la consommation locale s'élève à près de 15 millions de francs, que notre commerce doit compter surtout, pour faire l'échange de ses marchandises.

Nos coolies prennent quelques minutes de repos, et nous rentrons de nouveau dans la

région montagneuse. La montée est moins raide, mais elle est indéfinie. Nous grimpons de plateau en plateau avec l'espoir, constamment déçu, d'être arrivé au dernier. Çà et là des pics isolés sortent du sol et se dressent absolument semblables à ceux de la baie d'Halong. S'est-elle donc étendue jusqu'ici aux temps préhistoriques? Ces témoins muets semblent l'affirmer d'une façon indiscutable.

Vers midi, j'arrive mourant de faim à une modeste auberge perdue dans la montagne. J'y trouve heureusement trois œufs qu'on venait de pondre pour moi. Excellentes et dignes poules! Sans elles il aurait fallu me contenter d'un bol de riz des plus secs, car nos vivres sont devant avec les muletiers.

Je croyais en avoir fini avec ces « dix mille escaliers »; mais cela dure encore une heure, et j'aperçois enfin se déroulant devant moi, bien loin en bas, la grande plaine de Mongtze, immense plateau encadré de hautes montagnes, qui s'étend, paraît-il, jusqu'à Yunnan-Fu, à dix

jours de marche. Je retrouve autour de moi les mêmes pierres creusées, polies par la mer, les mêmes pics calcaires, et nous sommes à plus de 2,400 mètres d'altitude. Quel splendide pays! et à mesure que nous descendons, ses beautés nous apparaissent encore plus vives et plus variées. Vers 5 heures nous apercevons dans le lointain des Européens à cheval, qui viennent à notre rencontre.

Nous voici enfin près de la terre promise! Partis d'Hanoï le 22 mars, nous arrivions le 22 avril.

M. Lallemand Dumoutier, interprète du consulat, qui a remplacé M. Rocher pendant son absence; M. de Brancion, commis du consulat, et M. Tannant, des douanes chinoises, nous souhaitent la bienvenue. Nous traversons ensemble le gros village d'A san tchaï, la petite ville murée de Sin An Sau où le lettré du consulat nous a préparé une chaude réception dans une jolie pagode fraîchement décorée, et nous entrons à la nuit noire dans les murs de Mongtze.

VII

MONGTZE

Coolies fourbus. — Le personnel de la douane et le yamen des ambassadeurs. — Le consul et la surveillance de la frontière. — Deux vice-rois opportunistes. — Recrudescence de la piraterie du côté de Langson. — Le nouveau consulat. — Onze étrangers à Mongtze. — La poule aux œufs d'or. — Distractions. — Climat. — Malpropreté et peste. — Que de temples! — Les « femmes du monde » en visite. — Le marché. — Coquetterie des femmes Lo-los. — Légumes et fruits d'Europe. — Cotonnades et marchandises diverses. — Bœufs et moutons. — Description de Mongtze.

23 *avril.* — Je me réveille dans une chambre confortable que m'a offerte M. Happer, le commissaire des douanes, car le consulat est trop petit pour nous donner l'hospitalité. Mes deux compagnons sont allés dans un hôtel chinois, mais nous devons nous réunir tous chez M. Rocher

au moment des repas. Quelle bonne nuit j'ai passée, après cette rude journée de treize heures. J'étais harassé quoique je fusse resté paresseusement assis dans ma chaise; les cavaliers étaient plus à plaindre que moi assurément, et les pauvres coolies surtout, qui m'ont porté jusqu'ici, ont dû trouver la course raide.

Comment s'étonner qu'il en meure deux sur huit, après de pareilles fatigues, comme cela s'est présenté plusieurs fois déjà. Ils arrivent fourbus, et succombent dans le courant de la semaine. L'entourage attribue l'accident « au mauvais air » de Manhao, et ne paraît pas se douter que la cause réelle est ce surmenage extravagant, auquel l'homme ne peut pas plus résister que la bête forcée par une meute.

Le personnel de la douane se compose actuellement de cinq personnes : le directeur, deux commis attachés aux bureaux (l'un est Français, l'autre Suédois), et deux contrôleurs qui sont de nationalité anglaise. Ils suffisent à la peine pour l'instant, mais si l'accroissement du commerce

continue dans les proportions que semblent pronostiquer les deux derniers trimestres, leur nombre devra bientôt être doublé.

M. Happer est Américain. Il est le beau-frère de M. Glover, ancien commissaire des douanes de Shanghaï, auxquelles j'ai été attaché moi-même en qualité de médecin pendant plus de quinze ans. Je suis donc un peu de la maison, et je me trouve presque en famille au milieu de tous ces messieurs, qui vivent ensemble dans un ancien Yamen où on logeait autrefois les ambassadeurs de la cour de Hué, chargés de porter le tribut de l'Annam à l'empereur de Chine.

M. Rocher a un interprète et un chancelier avec lui, et, bien qu'il ne soit pas encombré de nationaux, puisqu'il n'en a qu'un (il faut le dire à notre honte), la besogne ne lui manque pas cependant.

La surveillance de la frontière entre Kai-Hoa et Laokaï en haut de la rivière Claire, où des pirates chinois se sont établis à l'aise sur un

vaste territoire non encore délimité, lui cause de sérieux embarras, et lui occasionne de fréquentes difficultés avec le vice-roi. Ce dernier, du reste, à l'encontre de son collègue de Canton, ne plaisante pas avec ses subordonnés quand ils lui créent des affaires. Deux mandarins ont été dégradés, et un général a été déplacé, parce qu'ils pactisaient avec les pillards.

L'attitude de ces deux vice-rois, contradictoire en apparence, s'explique aisément par la différence d'intérêts des régions qu'ils gouvernent.

L'approche du chemin de fer vers Langtchéou va bouleverser les conditions économiques de la contrée environnante, aux dépens du port de Pakhoï, et les nombreux marchands ou industriels, que va gêner ou même ruiner cette déviation du commerce par Haïphong et Langson, essayent naturellement de réagir par tous les moyens en leur pouvoir. Ils jouent leur dernière carte en ce moment, et c'est à cette coalition d'intérêts que j'attribue la recru-

descence de la piraterie, fomentée, payée par eux, et favorisée surtout par les mandarins locaux, dont tout changement à l'ordre de choses établi menace la bourse.

Cette lutte à outrance est le résultat d'un plan bien concerté par tous ces gens lésés, qui nous ont vus tant de fois hésiter qu'ils espèrent encore arrêter notre marche en avant.

Du côté du Yunnan, au contraire, notre présence est plutôt ardemment désirée par les habitants que la rébellion a ruinés. Au lieu d'apporter un trouble profond dans les affaires, elle donne à toute cette population, qui paraît si bien disposée pour les étrangers, l'espoir de voir se ranimer le commerce du fleuve Rouge, qui a été autrefois pour elle une source de richesses.

Le consul est logé provisoirement dans les dépendances de la sous-préfecture; mais il vient d'acheter en dehors de la ville un magnifique terrain, sur lequel on construira prochainement le nouveau consulat. C'est de ce côté aussi, sur les bords d'un joli lac, que doivent s'élever les

bâtiments de la douane, et que se développera la future ville commerciale.

Avec les trois voyageurs qui ne font qu'une visite passagère, la petite communauté étrangère de Mongtze compte maintenant onze personnes. C'est un chiffre qu'elle a rarement dépassé, mais ce noyau ferait rapidement boule de neige, si on avait la moindre idée en France de la situation splendide que pourraient se créer ici notre industrie et notre commerce.

Nous demandons des débouchés à cor et à cri, et nous fermons les yeux sur le plus important de tous. C'est ici, et non au Laos et dans les pays dépeuplés de la rivière Noire, que se trouve la poule aux œufs d'or, et on peut venir l'y dénicher en toute sécurité, sans s'exposer à la fièvre des bois, et même sans craindre la peste puisqu'elle ne s'attaque qu'aux indigènes.

24 *avril*. — Les distractions ne sont pas nombreuses à Mongtze ; mais le temps passe vite avec un travail régulier comme celui de la

douane, qui vous prend à 9 heures du matin, et ne vous laisse qu'à 5 heures du soir.

L'entente la plus cordiale règne dans ce petit monde cosmopolite, où l'on trouve quatre nationalités réparties entre huit personnes seulement. Chacun fait de son mieux pour apporter son contingent de gaîté.

Les promenades à cheval dans une plaine immense, le lawn-tennis sur les terrains du consulat, constituent surtout les plaisirs de la semaine; et le dimanche, de longues excursions, les pique-niques, les parties de chasse dans la montagne, permettent à tous les goûts de s'affirmer et de se satisfaire; ajoutez a cela un climat qui ne le cède en rien à celui de Nice en hiver; pendant l'été l'air est vif et sec, la température est délicieuse: 18° la nuit, 20° le matin et 29° dans le milieu de la journée.

Une brise constante qui souffle du Sud rafraîchit l'atmosphère.

J'ai déjà parcouru les divers quartiers de la ville, dont la propreté laisse d'autant plus à

AMERICAN COUNCIL
INSTITUTE OF PACIFIC RELATIONS
129 EAST 52nd STREET
NEW YORK CITY

désirer qu'on en laisse l'entretien exclusif aux animaux qui personnifient le type de la malpropreté. Je comprends que la peste règne ici en souveraine, pendant quatre ou cinq mois. Elle a dû s'y créer de toutes pièces, et, comme le phénix, elle renaît de ses cendres, chaque année, au commencement de juin.

De tous les côtés on se heurte à des temples. Leur nombre, les proportions qu'on leur a données, et le luxe maintenant éteint dont ils brillaient jadis, démontrent que le pays a joui autrefois d'une grande prospérité.

Je suis très surpris de rencontrer, marchant dans la rue, appuyées le plus souvent sur l'épaule d'une servante, à cause de leurs petits pieds, des dames chinoises en grande toilette, revêtues de riches vêtements, robes et pantalons de soie brodés, la tête parée de bijoux et de perles.

C'est ainsi, paraît-il, que les *femmes du monde* de Mongtze échangent des visites avec leurs amies.

Cette curieuse coutume est spéciale au pays, et ne se rencontre dans aucune autre province de la Chine, où les femmes se font porter d'ordinaire dans des chaises bien fermées.

Pour se dissimuler aux yeux des passants, et remplacer le voile des Turques, elles portent un grand parasol rouge à longues franges pendantes, analogue à ceux que les corporations chinoises offrent quelquefois à nos consuls, comme témoignage de satisfaction et de reconnaissance pour les services rendus.

Elles jouent de cette ombrelle à droite et à gauche, comme on joue de l'éventail dans nos salons, et ce petit manège défie le regard le plus inquisiteur; mais, de même que l'amour perdit Troie, la curiosité féminine l'emporte et détruit toutes ces savantes combinaisons.

Je pensais bien que, si on feignait de ne pas vouloir être vue, on avait pourtant le vif désir de voir, et, spéculant à coup sûr sur cette faiblesse de la nature humaine, il m'était facile de satisfaire ma propre curiosité.

Je dépassais la timide promeneuse en ayant l'air, à mon tour, de ne pas lui donner la moindre attention, puis, à trente pas de là, quand elle se croyait oubliée depuis longtemps, je me retournais brusquement. Je n'en manquais pas une. Le parasol s'était soulevé, et laissait à découvert le visage de mon inconnue, qui prenait une mine déconfite comme le renard pris au piège, et se dérobait précipitamment à mes regards.

Le marché se tient hors de la ville, dans le faubourg principal, sur la route qui mène à Yunnan-Fu. Il est encombré de Lo-los, hommes et femmes, qui viennent apporter leurs nombreux produits : riz rouge et blanc, seigle, maïs, millet, sorgho, graines de sésame et d'arachide, et de nombreuses variétés de haricots, qu'ils échangent contre du coton brut, des cotonnades, et ces mille petits articles, boutons de toutes sortes, verroterie, fleurs en filigrane d'argent, etc., qui ornent leurs vêtements et leur coiffure.

La coquetterie du costume me paraît poussée très loin chez ces peuplades primitives, et c'est là un besoin que je signale à nos exportateurs. On pourrait obtenir d'elles un plus grand effort de production, et par conséquent développer leur « *buying-power* » en flattant ce goût inné pour la toilette et pour tout ce qui brille.

Il y a là une branche de commerce qui est plus spécialement de notre ressort, et je me rappelle avoir vu, à la grande fabrique de Briare, des objets divers, boutons et perles, pour lesquels bon nombre de *Lolottes* risqueraient l'enfer bouddhique, ou les malédictions de l'esprit des ancêtres.

Je vois presque tous les légumes de France : des haricots verts, des petits pois, du céleri, etc., et surtout des choux-raves magnifiques, à 5 sapèques (1/2 sou) la pièce, qui recevraient un diplôme d'honneur dans nos concours agricoles.

Les fruits d'Europe sont largement représen-

tés par des cerises, bien petites il est vrai, des pommes, des poires, des abricots; mais la vue est plus flattée que le goût, car la greffe est inconnue. Son introduction dans le pays rendrait des services immenses dont nous serions les premiers à profiter.

Les pêches seules donnent un produit savoureux et varié comme à Shanghaï; et si on en juge par la qualité du fruit d'abord, et aussi par les classiques anciens où les poètes célèbrent à l'envi ses louanges, je suis porté à croire que cet arbre fruitier est originaire de Chine.

Des mûres jaunes constituent également un excellent dessert, très apprécié par nous et par les indigènes.

Des cotonnades assez grossières faites dans le pays avec du coton importé de Birmanie et du Tonkin; d'autres plus fines fabriquées dans le Szetchuen, dans le Hupeh ou à Canton, avec des filés de Manchester, et surtout de Bombay, sont débitées en grandes quantités. Je m'empresse d'acheter des échantillons de toutes celles

que je rencontre. La plupart sont teintes en couleur rouge, noire, bleue, verte ou cendrée. Elles sont d'une largeur qui varie de 31 à 37 centimètres.

Ce fait important ne doit pas être perdu de vue par nos manufacturiers. C'est en vain qu'ils essaieront de présenter aux indigènes des étoffes qui n'auraient pas les dimensions requises, quand bien même elles seraient moins chères toutes proportions gardées, et d'une qualité supérieure.

Dans certaines boutiques spéciales, on trouve des marchandises européennes de toutes sortes : des flanelles rouges et bleues, des couvertures légères en laine et en coton, du velours, des cordons en soie, des lacets ronds et plats de couleurs variées, des glaces, des aiguilles, du fil de laiton, du fil à coudre; des boutons dont quelques-uns en métal ont la forme de pièces de 10 sous avec l'effigie de la reine d'Angleterre; de petites boîtes en fer-blanc, garnies d'un miroir, qui servent à mettre le fard, etc., etc.

La plupart de ces articles sont de fabrication allemande.

Les bœufs sont à très bon marché, et ressemblent pour la taille aux magnifiques bêtes que l'on voit dans les pâturages de la Normandie. On les emploie surtout pour les charrois. Les musulmans seuls en usent pour la boucherie.

A Taï-Chuang situé à deux jours de marche de Mongtze, il y a des moutons énormes, dont j'ai vu un spécimen splendide que l'on avait payé une piastre seulement. Ce serait un commerce fructueux et précieux pour le Tonkin, où l'on pourrait tenter l'élevage du mouton sur le plateau de Ta-Fing, et dans d'autres régions ; mais nous préférons demander à Hong-Kong des moutons qui sont deux fois plus petits, et que nous payons 10 piastres.

En résumé, Mongtze est une ville agréable et de grand avenir, qui mérite à tous les points de vue l'enthousiasme lyrique avec lequel M. Happer la décrit, dans la préface de son rapport de douane :

« Le Michigan a la prétention d'être la plus belle presqu'île du monde ; mais Mongtze pourrait avec autant de raison se vanter d'être la ville la mieux située qu'on puisse voir.

« Bâtie à 4,500 pieds au-dessus du niveau de la mer, sur un plateau cultivé, long de vingt milles et large de douze, régulier comme l'aire d'une grange, elle jouit d'une vue incomparable sur les montagnes qui encadrent la plaine. Quoique dénuée d'arbres, qui donnent un si grand charme aux sites alpestres, les hauteurs environnantes cachent leur nudité sous le scintillement des plus belles teintes de rouge et de brun, de pourpre et d'or, que font ressortir encore, dans l'atmosphère limpide de ces grandes altitudes, les rayons ardents d'un soleil presque perpétuel.

« Par l'aspect de ses environs, et aussi le voisinage de ce joli lac aux eaux transparentes (mais non salées), Mongtze n'est pas sans quelque rapport avec la ville du Lac salé, et peut

lutter avec elle pour le pittoresque et la beauté des lieux.

« De plus, sa situation est parfaite au point de vue commercial, et fait de Mongtze un emporium, un centre naturel de distribution des marchandises à travers cette province, qui est « l'ultima Thule » occidentale du commerce pour les produits étrangers. Ils ne peuvent parvenir jusque-là qu'avec beaucoup de difficultés, car le Yangtze, la grande voie fluviale qui alimente le centre de la Chine, perd toute sa valeur commerciale au long détour qu'il fait avant d'atteindre le nord du Yunnan. »

VIII

UN DINER OFFICIEL CHINOIS

Passe-port pour Ko-tchiou. — Inconvénients et avantages d'être médecin. — Le général et le Taotaï au Consulat. — On attend Nos Excellences. — *Lasciate ogni speranza.* — L'étiquette chinoise. — Le Taotaï met le couvert. — C'est le moment d'en découdre. — Une pêche infructueuse. — Comme à la fête des rois. — Le feu est-il à la maison ?

25 *avril.* — Je fais mes préparatifs pour me rendre à Kotchiou, célèbre par ses mines d'étain; mais il devait être moins difficile d'aller à Corinthe dans son beau temps, si j'en juge par les obstacles qu'il a fallu surmonter avant d'entreprendre ce voyage.

Je dois y aller seul avec une escorte que me donne le Taotaï, plutôt pour surveiller ce que je fais, que pour me protéger dans un pays qui

jouit de la plus grande tranquillité. Jusqu'ici les autorités chinoises n'ont voulu autoriser personne à faire cette excursion. C'est avec la plus grande difficulté que M. Rocher a pu me procurer un passe-port, et il n'a pas pu en obtenir pour M. de Brancion, commis du Consulat, qui désirait m'accompagner.

On n'a fait d'exception en ma faveur que pour ne pas paraître payer d'ingratitude les soins médicaux qu'il m'a fallu distribuer à tout venant; car, à l'encontre de ce qui se passe dans les autres parties de la Chine, la médecine européenne fait prime sur les marchés du Yunnan. Mon titre de médecin m'a bien causé quelques tracas, mais il m'a valu en revanche bon nombre de gracieusetés, et toutes les portes me sont ouvertes.

Le fils du général est venu me consulter; c'est un gentil garçon de 22 à 23 ans qui souffre depuis longtemps d'une maladie de poitrine. Le secrétaire du Taotaï voulait m'emmener à Linan-fu pour voir sa femme; mais j'ai décliné

l'offre, car ce voyage m'aurait entraîné plus loin que je ne voulais.

En rendant sa visite au consul, le général a demandé d'avance à ce que je lui fusse présenté. Il me prie de retarder mon départ pour Kotchiou, afin que je puisse aller dîner chez lui avec M. Rocher et le commissaire des douanes.

Sur ces entrefaites arrive le Taotaï, qu'un gros orage avait empêché de venir à l'heure fixée, de sorte que les deux grandes autorités civile et militaire de Mongtze se trouvent réunies par hasard au consulat, avec leur cortège interminable de fonctionnaires, de suivants, de soldats, de porteurs de bannières ; la cour est pleine de cette foule bigarrée, aux costumes et aux coiffures étranges. La maison a l'air d'avoir été prise d'assaut.

Le Taotaï m'invite à dîner pour le lendemain. Nous sablons quelques coupes de champagne, qu'une nuée de mouches refoulées par la pluie cherchent à nous disputer, et plus d'une trouve, dans cette lutte acharnée, un trépas à

la Clarence. Une bonne et franche gaîté préside à l'entretien. Elle contraste singulièrement avec la froideur calculée qui règne d'ordinaire dans ces sortes de visites. Les deux mandarins se sentent très à l'aise avec M. Rocher qui parle couramment leur langue.

Le Taotaï est un jeune, on dirait presque un timide; mais il faut se méfier de l'eau qui dort. On lui prédit un avenir brillant, car, en dehors de ses qualités personnelles, il a de puissants protecteurs à la cour.

Le général est un vieux soldat, carré d'allures, qui a connu M. Rocher à l'époque de la rébellion musulmane, et a fait la dernière campagne du Tonkin contre nous. Il était au fameux siège de Tuyen Quan sous les ordres du vice-roi Tsen Yu Ying, qui se tenait dans la coulisse, ranimant l'ardeur de ses troupes que la maladie, plus encore que le feu, décimait chaque jour. Il nous fait briller l'espoir de débarrasser le haut Tonkin des bandes chinoises qui l'infestent, en tâchant de les recruter pour un

corps de troupes qu'il compte envoyer réprimer une révolte sur la frontière de Birmanie. Cette aide inespérée viendrait fort à propos pour nous.

26 *avril.* — Je viens de faire mon premier dîner *officiel* chinois. L'étiquette en est minutieuse et bizarre. J'ai assisté à beaucoup de repas de ce genre, mais aucun n'avait eu encore ce piquant et cette originalité.

Le Taotaï nous fait prévenir à 5 heures 1/2 qu'il attend « Nos Excellences », et nous partons en chaise. A peine entrés dans la cour du Yamen, trois boîtes d'artifice éclatent successivement en notre honneur, annonçant au monde cet heureux événement.

Nous descendons devant la grande porte centrale, sur les panneaux de laquelle sont peintes, en proportions gigantesques, les deux divinités infernales préposées à la garde des Yamens. Elles nous lancent des regards farouches, et ont plutôt l'air de nous crier le « *Lasciate ogni speranza* » de Dante, que de

nous promettre une partie de plaisir au-delà du seuil que nous allons franchir.

Les deux battants s'ouvrent à notre approche, et le Taotaï est là pour recevoir ses hôtes ; on lui fait une simple inclinaison de tête, et, sans échanger un mot, nous le précédons le long des vérandahs jusqu'à la salle de réception.

Là, le Tinchay (*) du Consulat, qui marche en tête du cortège comme le suisse devant le clergé, nous donne la grande pancarte rouge, qu'on nous a envoyée la veille comme lettre d'invitation. Passant alors devant le Taotaï à tour de rôle, nous portons cette carte au niveau du front, avec les mains croisées, et nous la rendons à notre amphytrion en lui faisant le petit salut à la chinoise.

Nous nous dirigeons au fond du salon vers le divan d'honneur. Le Taotaï nous y fait asseoir, et va se placer à l'extrémité opposée du rang de chaises qui est sur notre droite.

(*) « Lettré » attaché au Consulat et chargé des choses d'étiquette, un Mollard au petit pied.

Nous avons toujours notre chapeau sur la tête; nous le gardons encore quand les invités arrivent : deux mandarins en grand costume de cérémonie, le commissaire des douanes M. Happer, et l'interprète du Consulat.

On nous apporte du thé sur les petites tables dont nous sommes flanqués. Le Taotaï nous sert lui-même, en guise d'apéritif, un plat de gâteaux variés, et une coupe de lait d'amandes que lui présente un boy. Pendant tous ces préliminaires, la conversation languit un peu naturellement, mais grâce à M. Rocher elle ne traîne pas trop.

Après une demi-heure d'attente, nous passons enfin dans la salle à manger. Il y a sur le milieu de la table une série de hors-d'œuvre, 15 ou 16 petits bols, et devant chaque convive une assiette minuscule à deux compartiments contenant des arachides et des graines de pastèques, pour grignoter dans l'intervalle de chaque service.

Le Taotaï met alors le couvert de ses propres

mains; il prend deux baguettes d'ivoire, et les range méthodiquement à la place de l'invité, de façon à ce qu'elles ne dépassent pas le rebord de la table; puis il porte la main sur le coussin rouge qui recouvre la chaise, fait le simulacre de le secouer comme pour le rendre plus mou, se tourne vers la personne qui doit se mettre là et lui fait un petit salut de la tête, qui signifie : « Donnez-vous donc la peine de vous asseoir. » La même cérémonie se répète pour chaque personne. C'est assez long, et cela ressemble quelque peu à un rite de la messe boudhique.

Alors les boys arrivent, et s'emparent de nos chapeaux que nous retirons enfin; les mandarins se découvrent aussi, et quittent leur costume d'apparat comme nous enlevons notre pardessus avant d'entrer dans un salon. Tout le monde s'assied, c'est le moment d'en découdre. On mange à la gamelle; chacun plonge dans les plats à tour de rôle sa petite cuiller en porcelaine, ou ses baguettes d'ivoire, les seules

armes que nous ayons pour combattre ce bon combat; mais, hélas! la pêche n'est guère fructueuse pour moi; j'ai eu beau prendre des leçons particulières, mon insuccès à me servir des baguettes est complet; je suis rebelle à ce genre d'exercice, et l'analogie de situation aidant, je songe mélancoliquement au bon tour que s'étaient joué réciproquement le renard et la cigogne.

Plus charitable que cette dernière, le Taotaï vient souvent à mon secours en déposant dans la cuiller que je lui tends, les bons morceaux qu'il a pu saisir au bout de ses baguettes.

Après chaque plat, il lève sa petite tasse remplie de vin de riz, et tout le monde à la ronde boit au commandement, comme à la fête des rois. Cette cérémonie se répète si souvent, puisqu'il nous a passé plus de soixante plats, que même en ne faisant que tremper ses lèvres, on arriverait à être gris comme un Polonais.

Cela a duré ainsi pendant trois longues heures. Je ne chercherai pas à décrire le menu

[illegible] manœuvre s'y [illegible]. Je crois que [illegible] bourgeoise chinoise a [illegible].

[illegible] le premier [illegible] le [illegible] que j'avais tenu [illegible] meilleure [illegible] les [illegible] que [illegible] aux Chinois!

[illegible] le bol de riz [illegible] et je l'absorbe vaillamment; puis tout d'un coup, sans préambule, comme si [illegible] le prendre à la maison, le Taotaï [illegible] son chapeau et embrasse son costume [illegible] nous apporte vivement nos chapeaux et nous [illegible] dare dare jusqu'à la porte extérieure. On dirait vraiment qu'on nous [illegible]! Les trois boîtes réglementaires [illegible] l'orchestre du Yamen nous envoie quelques notes aigres; et les chaises nous ramènent au logis.

Et cela va recommencer demain chez le général!

IX

UNE EXCURSION AUX MINES DE KO-TCHIOU

Un débouché pour la flanelle. — Mes satellites. — La poule a crié. — Caravanes et tombeaux. — Au restaurant des muletiers. — Le combustible du pays. — Dans la montagne. — Un poste chinois. — Nous arrivons à Ko-tchiou. — Prisonnier au Yamen. — Tout Ko-tchiou est sur pied. — Les fonderies d'étain. — L'ascension aux mines. — Mon escorte. — Tout le monde est armé. — C'est un petit Tonkin. — La Pagode de Po-wha-san. — Au village des mines. — Galeries liliputiennes. — On presse le départ. — J'avais compté sans mon hôte. — Un rôti à la chinoise. — Encore des consultations. — La médecine au Yunnan. — Retour à Ko-tchiou.

29 *avril.* — *Ko-tchiou.* — Quelle journée bien remplie, et combien fertile en souvenirs ! Il est 9 heures du soir ; je suis confortablement installé dans le Yamen du mandarin de Ko-tchiou. Le général et le Taotaï de Mongtze lui avaient écrit pour qu'il me reçût chez lui. Il sort de

IX

UNE EXCURSION AUX MINES DE KO-TCHIOU

Un débouché pour la flanelle. — Mes satellites. — La poule a crié. — Caravanes et tombeaux. — Au restaurant des muletiers. — Le combustible du pays. — Dans la montagne. — Un poste chinois. — Nous arrivons à Ko-tchiou. — Prisonnier au Yamen. — Tout Ko-tchiou est sur pied. — Les fonderies d'étain. — L'ascension aux mines. — Mon escorte. — Tout le monde est armé. — C'est un petit Tonkin. — La Pagode de Po-wha-san. — Au village des mines. — Galeries liliputiennes. — On presse le départ. — J'avais compté sans mon hôte. — Un rôti à la chinoise. — Encore des consultations. — La médecine au Yunnan. — Retour à Ko-tchiou.

20 avril [illegible] iou. — Quelle journée bien remplie, [illegible] souvenirs ! Il est [illegible] tablement ins- [illegible] de Ko-tchiou. [illegible] ze lui avaient [illegible] ui. Il sort de

ma chambre avec un tas de lettrés qui ont fait une véritable procession chez moi, les uns par pure curiosité, pour voir le « diable étranger », les autres par intérêt, pour me demander une consultation. L'un d'eux est asthmatique depuis vingt ans. Il voudrait que je lui extirpe son mal comme une molaire, et avec la main seulement, puisque je n'ai pas de pharmacie dans mes bagages. Je lui recommande de se frotter vigoureusement la poitrine et le dos avec une brosse, et de recommencer souvent! Je lui prescris aussi de porter de la flanelle, beaucoup de flanelle; c'est un débouché que je prépare à nos futurs exportateurs. Quant au mandarin en chef, il a un rhume depuis deux jours! Je viens de lui administrer de la codéine qui ne me quitte jamais en voyage; si le remède opère, et je le crains, il est capable de me garder de force chez lui pour soigner ses paroissiens.

Je suis parti de Mongtze ce matin à 7 heures en chaise à porteurs. On a tenu à me donner une escorte qui se compose de 3 hommes et

d'un caporal. J'ai sur moi un petit « bull dog » à 6 coups, qui vaudrait mieux que ces quatre gaillards « *in a case of emergency* », comme disent si pittoresquement les Anglais. Deux sont armés d'une longue lance, et l'autre d'une vieille pétoire. Le caporal marche bravement « comme les mains dans ses poches », bien qu'il n'en ait pas. Ai-je besoin de ces satellites? Je ne le crois pas, mais il y a eu une petite émeute à Ko-tchiou à la fin de l'année dernière. Le mandarin, mon hôte actuel, pressurait un peu trop ses ouailles. Non seulement la poule a crié, mais encore, avec quelques congénères, elle a fait irruption au Yamen, et elle a massacré le secrétaire du mandarin, croyant tordre le cou à ce dernier, qui l'a échappé belle! Quelques semaines après, naturellement, il y a eu des représailles; on a envoyé des troupes, on a plus ou moins saccagé; et on a emmené quelques innocents qui ont laissé leur tête sur le champ d'exécution de Mongtze, et ont ainsi payé pour les coupables.

Telle est la situation. Tout est bien calme depuis lors ; mais le Taotaï de Mongtze a voulu mettre le plus d'atouts possible dans mon jeu et dans le sien. Me voilà donc parti sous la sauvegarde tutélaire de mes quatre escogriffes, qui ont passé par-dessus leurs vêtements de coolies une casaque noire bordée de rouge. Cela suffit pour en faire des guerriers ; car, quoi qu'on en dise, c'est souvent l'habit qui fait le moine. Je suis accompagné par le « Tinchay » du Consulat, et un boy annamite au service de M. de Brancion, qui parle un peu le chinois. Ils sont à cheval tous les deux ; un mulet porte mes bagages et mes provisions de bouche. Je traverse pendant trois heures une vaste plaine sans arbres, qui doit être le fond d'un ancien lac. Tout est admirablement cultivé. Je passe trois ponts qui sont jetés sur des ruisseaux à sec pour l'instant, et qui portent encore les traces d'une antique splendeur. J'arrive à un seuil de huit à dix mètres, composé d'une roche schisteuse, et au delà je trouve, en effet, un lac

qui doit s'étendre très loin pendant la saison des pluies.

De tous côtés, j'aperçois d'immenses nécropoles ; le pays est littéralement pavé de morts, et il n'y aura bientôt plus de place pour les vivants. Chaque tombe a une stèle haute et large, qui ressemble à s'y méprendre à celles qu'on voit au Père-Lachaise ; quelques tumulus entourés de murs ont leur stèle flanquée de deux montants en maçonnerie, et recouverte d'un petit toit, de sorte qu'on croit voir la porte d'un caveau de famille. De place en place, des colonnes monolithes de quatre à cinq mètres de hauteur, et surmontées d'un de ces petits lions chimères si communs à la porte des Yamens, ont absolument l'air de poteaux télégraphiques égarés au milieu des tombes.

Je ne compte plus les chevaux et les mulets qui me croisent, chargés chacun de deux plaques d'étain. Malgré cette charge qui pèse près de 70 kilogrammes, toutes ces bêtes mar-

chent d'un air léger, trottinent, sautillent et gambadent, descendent dans le fossé pour me laisser la place. Caravanes et tombeaux, je ne vois plus que cela.

Vers 11 heures 1/2, j'arrive à un petit village adossé au flanc de la montagne que nous allons commencer à gravir. Je trouve mon déjeuner servi sous la vérandah d'un restaurant en plein air. Le boy et le Tinchay sont débrouillards. Des œuf durs, du poulet, du jambon sont étalés sur une table, près de l'immense marmite où les coolies et les muletiers viennent puiser leur riz. On me fait même une excellente tasse de pur moka avec une cafetière russe; un pauvre diable d'infirme a fait chauffer mon eau avec le combustible indigène, c'est-à-dire de longues tresses d'herbes et de paille qui remplacent ici les *argols* dont se servait le Père Huc, et qui ont encore rendu tant de services à M. Bonvalot et au prince H. d'Orléans dans leur voyage au Thibet.

Je repars à midi, et j'entre de suite dans la

montagne. Pendant trois heures je gravis des pentes, des escaliers; je passe plusieurs cols. Quelle vue splendide sur la plaine et sur les montagnes voisines! J'arrive à 600 mètres d'altitude au-dessus de la plaine, ce qui, joint aux 1,500 mètres de Mongtze, fait la hauteur respectable de 2,100 mètres. Il fait un temps superbe, le soleil est chaud, mais une bonne brise fraîche menace à chaque instant de faire rouler mon chapeau au fond des ravins. Au dernier col, nous trouvons un petit poste de soldats chinois. Ils sont sept et un sergent; ils nous emboîtent le pas comme un seul homme. Ont-ils reçu des ordres, ou espèrent-ils tout simplement récolter les quelques dollars que je vais être obligé de leur donner? Les honneurs sont toujours chers!

Nous descendons, et à un tournant, j'aperçois la ville de Ko-tchiou au fond d'une jolie vallée. Les montagnes dénudées jusqu'ici commencent à présenter quelques bouquets d'arbres. Je traverse des champs de seigle et de pavots; les indigènes sont des I-jen ou Lolos;

ils ont la figure ronde comme une lune et de tout petits yeux ; je crois même en avoir vu de *bleus*.

Nous arrivons enfin dans Ko-tchiou ; mon escorte marche devant à la file indienne, et tâche de faire bonne figure. Je suis le premier Européen qui soit venu dans le fond de ces montagnes depuis que M. Rocher y est passé il y a plus de vingt ans, et encore il portait le costume indigène. Aussi je vois les têtes ouvrir des yeux effarés. Je commence à comprendre qu'on a voulu me garantir contre l'empressement dangereux de la population.

Le Tinchay me conduit dans une auberge, et pendant le temps qu'on décharge les chevaux, il porte ma carte au mandarin. On m'avait donné une chambre, disons plutôt une écurie, large comme un cabinet de toilette, dans laquelle il y avait trois lits, et quels lits ! des planches et une natte de paille. N'importe, j'aurais préféré rester là que d'aller au Yamen, où je sentais bien que je serais véritablement

un prisonnier. Le Tinchay revient me chercher pour faire ma visite.

On m'introduit dans une chambre assez grande où se trouvait un lit, une grande table, une série de chaises et de tables à thé intercalées. C'est là que je logerai, traduisons : « que je serai détenu ». Quelques instants après, le mandarin arrive chez moi en grande tenue; nous échangeons des *laïs* suivant l'étiquette chinoise, nous causons de notre mieux avec l'aide de mon boy annamite, puis il enlève son habit d'apparat et son chapeau; j'enlève le mien; la partie officielle de l'entretien est terminée. Le défilé des infirmes commence. La chambre ne désemplit pas; que de clients un médecin européen aurait dans ce pays-ci! Le temps s'écoulait, et j'avais hâte pourtant de voir les fonderies d'étain qui sont à Ko-tchiou. Je fais part de mes intentions au mandarin, et je m'apprête à partir; mais il me barre la route, me déclare qu'il faut que j'aille en chaise, et donne des ordres en conséquence.

Je quitte le Yamen avec une troupe de soldats et de *runners* qui marchent devant, derrière et sur les côtés de ma chaise, comme si j'étais l'empereur de toutes les Russies. Il n'y a pourtant pas de nihilistes à craindre, ni d'anarchistes comme on en verra parader dans Paris, après-demain 1er mai; mais la curiosité n'est pas sans danger, surtout quand elle est portée à un point que je n'aurais jamais imaginé.

La population se presse aux fenêtres et aux portes et encombre la rue. Il y a du monde partout; c'est à peine si ma nombreuse escorte peut se frayer un passage. Que de coups de rotin on distribue à droite, à gauche! J'entends les moins chanceux hurler de douleur.

Tous les yeux sont dardés sur moi avec un sentiment de curiosité intense; mais je ne lis aucune malveillance sur les visages. Ils se paient ma tête, et ça les amuse. Jamais empereur ou roi, de visite à Paris, n'a été l'objet d'une curiosité plus vive et moins hostile de la

part des badauds parisiens. On presse le pas pour dépasser la foule, on sort de la ville pour se diriger vers les fonderies, qui se trouvent dans la vallée. Quelques gardes cherchent à arrêter le flot qui roule derrière nous, et nous gagnons un peu d'avance ; mais les plus enragés, les enfants surtout, courent devant, non sans attraper quelques bons horions qu'ils reçoivent en riant.

J'entre dans les ateliers de broyage, au grand effroi des buffles attelés au manège, qui reniflent bruyamment en me sentant si près d'eux. Comme ils prendraient de la poudre d'escampette s'ils n'avaient pas sur leurs talons cette meule gigantesque, cerclée de fer, qui s'avance lentement dans son auge, comme le char de Jaggernaut, brisant, écrasant, réduisant en sable fin le minerai brut que les mulets apportent de la montagne.

Je visite les bassins en étage où le minerai subit quelquefois jusqu'à dix-huit lavages avant d'atteindre le degré de pureté voulu ; puis, les

fourneaux où l'oxyde est réduit par le charbon de bois.

A chaque secousse du soufflet de forge, les flammes viennent lécher la charpente du hangar, que protègent à peine quelques feuilles de fer-blanc, provenant de caisses à pétrole. C'est miracle que le bâtiment ne flambe pas comme paille. Tout cela est d'une simplicité extrême, et donne un excellent étain.

Nous rentrons par une autre route en faisant le tour de la ville, mais cela n'empêche pas la foule de nous harceler. La grande nouvelle s'est propagée comme une traînée de poudre, et tout Ko-tchiou est sur pied. Nous regagnons le Yamen sans encombre en pressant le pas. Le mandarin m'attendait dans ma chambre, et ne m'a plus quitté, ni ses amis non plus, bien que le dîner fût servi. Je tente vainement de leur faire comprendre combien ils me gênent, et j'arrive au cigare sans qu'ils aient bronché. Mon boy annamite leur explique avec chaleur un tas de choses qu'ils écoutent bouche bée.

Il m'a fallu donner encore quelques consultations, et c'est seulement vers 9 heures qu'on m'a laissé tranquille. Quel soupir de satisfaction je pousse en les voyant partir! Il n'est pas trop tôt de prendre un peu de repos pour le lendemain, car l'excursion sera longue et pénible.

30 *avril.* — Je suis parti ce matin à 8 h. 1/2 pour la région des mines d'étain. On me donne vingt hommes d'escorte! Je n'en reviens pas. Ah ça, qu'est-ce que cela signifie? Est-ce pour vider mon escarcelle?

La montée est très dure dès le début. Deux I-jen descendent; ils sont armés d'une pique très pointue, ma foi; la hampe est courte, de la hauteur d'un homme, mais l'instrument paraît bien en main. Le chef de mon escorte s'arrête et les surveille jusqu'à ce que je sois passé. En voilà deux autres plus loin, et beaucoup d'autres encore; tous sont armés : ils portent, qui une lance, qui un sabre double pour la main droite et la main gauche, et d'une forme étrange.

La lame a un pied environ, puis elle se coude brusquement à angle droit, et se termine par une sorte de couteau. Cela doit être une arme redoutable, car elle coupe dans tous les sens, et peut agir par la pointe à la façon d'une hache. Quelques-uns ont de ces tridents en demi-lune, comme on en voit dans l'arsenal des Yamens, mais affilés avec soin, et bien tranchants; enfin, tout le monde est armé jusqu'aux dents.

Il y a quelque raison, laquelle? Je vois mes soldats charger leurs armes l'un après l'autre. Sommes-nous donc dans un pays ennemi? Parbleu oui ou à peu près! Nos bons Chinois doivent avoir leur petit Tonkin par là. L'exécution des prisonniers dont je parlais hier a suscité naturellement quelques vendettas.

Bref, je vois maintenant pourquoi le Taotaï fait tant de difficultés pour accorder un passeport, et pourquoi on m'a donné 20 hommes. Mes gaillards marchent dans l'ordre dispersé soit devant moi, soit derrière, et ne paraissent

pas perdre leur temps. Ils scrutent le haut des crêtes et le fond des vallons; ils lorgnent les passants, et les suivent de l'œil jusqu'à ce qu'ils m'aient dépassé.

Quand je m'aperçois de ce petit manège, je comprends la situation, et je m'y conforme en mettant à ma portée le petit « bull dog » que je tenais au fond de ma poche. J'en ai vu d'autres au Tonkin, et j'aime mieux me sentir au milieu de ces I-jen; je n'ai même aucune appréhension. Ils n'ont pas ici les armes à tir rapide des pirates du Tonkin, et s'ils tiraient, ce ne serait pas sur moi, j'en ai la conviction.

A une heure et demie de Ko-tchiou, nous rencontrons une pagode bonzerie très remarquable, qui s'appelle Po-wha-san-miao. Elle a dû avoir des jours très brillants, mais elle commence à tomber dans un état de délabrement pénible à voir. Elle se compose de huit ou neuf bâtiments : temples, chapelles, pavillons et salles de réception, qui s'étagent le long de la mon-

tagne, et sont disposés comme mes soldats dans l'ordre dispersé, au milieu d'un bois ravissant.

Nous montons, montons toujours, et vers 11 heures nous arrivons près du village de Mautan-tong, à une vieille bonzerie en ruines qui sert d'auberge aux voyageurs. Mes coolies se reposent avant d'escalader les nombreux escaliers qui serpentent devant nous. La route est dallée de grosses pierres depuis Ko-tchiou, et dans un état parfait d'entretien qui contraste singulièrement avec celle de Manhao à Mongtze.

Me voici enfin au village des mineurs, situé au sommet d'un plateau très tourmenté et très pittoresque. D'après le baromètre, nous sommes à deux mille trois cent trente mètres d'altitude. A peine étais-je signalé que des milliers de personnes émergent de tous les creux, de toutes les crêtes. C'est un envahissement pareil à celui de Ko-tchiou.

Ce peuple de mineurs, I-jen presque exclu-

sivement, n'est pas des plus civilisés, la chose est claire! Évidemment une escorte n'est pas de trop pour éviter quelque désagrément. Le Chinois qui me conduit est le même Peng qui a guidé M. Rocher dans ces parages, il y a vingt ans; il me disait ce soir, au Yamen, qu'il ne serait pas allé là-bas me montrer cette mine, dont il est commanditaire et dont il achète le produit, si je n'avais pas eu une forte escorte. On lui a déjà supprimé plusieurs coolies qui faisaient le trajet entre Ko-tchiou et la mine.

Je vais voir la galerie principale; elle se subdivise et se ramifie plus bas en un nombre infini d'autres galeries; mais elle est d'une étroitesse et d'une petitesse invraisemblables. C'est fait pour des liliputiens, et, en effet, je ne tarde pas à voir paraître au loin des lumières qui se rapprochent et montent, puis je vois sortir des enfants de huit à dix ans. Eux seuls peuvent circuler dans ces sortes de terriers. Ils ont à la main une espèce de râclette analogue à celle des ramoneurs; c'est avec cela qu'ils désa-

grègent l'alluvion d'étain dont ils remplissent le bissac qu'ils portent sur l'épaule. Les pauvres petits font ainsi deux voyages par jour au fond de ces galeries, si profondes et si peu aérées, que souvent il en manque à l'appel. Ils reviennent avec leur petite charge qu'ils vont ensuite débourber et laver, et, pour ce travail, ils reçoivent 80 *cents* de taël, soit environ 4 fr. 25 centimes par mois.

J'avais à peine eu le temps de prendre quelques échantillons de minerai, que Peng se hâtait de m'emmener; car malgré l'escorte, peut-être à cause d'elle, il redoutait quelque mauvaise affaire.

J'avoue n'avoir remarqué là encore que de la curiosité, et pas trace de malveillance; mais je conçois qu'à l'occasion ils ne soient pas tendres pour ceux qui viennent de les décimer.

Ils sont là bien haut dans leurs montagnes, et pourraient défier la soldatesque chinoise, mais il leur serait impossible de se tailler des repaires comme au Tonkin. Toutes ces monta-

gnes sont déboisées; on apercevrait un chat à plus de quatre mille mètres.

Je suis revenu déjeuner au village de Mau-tan-tong, et à 4 heures, sans le moindre incident fâcheux, je rentrais à Kot-chiou. Peng me fait voir en détail, dans son usine, les nombreuses préparations que subit le minerai avant d'être mis au fourneau. Je me demande comment il est possible, après tant de frais, de vendre l'étain sur la place de Mongtze au prix de 17 taëls le picul.

Je reviens au Yamen très fatigué de ma course dans la montagne, et j'espérais pouvoir prendre un peu de repos, mais c'est le cas de dire que je comptais sans mon hôte. On ne m'a pas laissé un seul instant. Le défilé des malades a recommencé de plus belle. Le mandarin guéri de son rhume a répandu le bruit de sa cure merveilleuse, et ses nombreux amis viennent m'exposer leur cas ou réclamer de moi, pour l'avenir, un peu de cette drogue étonnante, et surtout de la quinine que tout le

monde connaît par ici, et qui se vendrait par tonnes.

Pour me prouver sa reconnaissance, le mandarin a voulu m'offrir à dîner, et je trouve ma table somptueusement garnie. Son cuisinier et le mien ont uni leur savoir, et de cette combinaison éclectique de l'art culinaire français, avec celui de Chine, est sorti un menu réconfortant : du poisson frit, du jambon, du vermicelle fait avec de la farine de haricots et sauté comme des pommes de terre (un plat exquis), du cochon de lait grillé, et un poulet rôti à la main par le Vatel chinois. Qu'on se figure une fourche en fil de fer d'un pied environ, et munie d'un long manche pour la tenir ; on enfile dessus la victime bien parée, et on la promène au-dessus d'un feu de charbon très vif. De temps à autre on badigeonne l'animal avec de l'huile d'arachides, sans doute pour l'empêcher de brûler, et on le tourne et retourne sans cesse, jusqu'à ce que rôtissage complet s'en suive.

Cela donne un produit délicieux, mais quelle patience pour obtenir ce résultat!

Enfin les voilà tous partis! merci, mon Dieu. Il est près de 10 heures et je vais pouvoir dormir. Mais, ô terreur! un dernier client vient de s'introduire subrepticement chez moi. J'allais me fâcher très sérieusement cette fois; mais c'est un pauvre diable, qui vient en cachette essayer de ramasser quelques miettes de ce festin médical auquel son maître a pris sa large part. Comment rester insensible? Je lui sers le meilleur plat de ma façon, je tire du fond de ma valise les médicaments dont il avait besoin, et il se retire plus riche que tous ces grands seigneurs auxquels je n'ai donné que des promesses.

Cette confiance si marquée dans la médecine européenne date, je crois, du passage de la mission de Lagrée et Francis Garnier en 1869, et il ne tient qu'à nous de mettre à profit ce bon souvenir laissé dans le pays par les membres de cette expédition.

La médecine serait au Yunnan, beaucoup plus que dans toute autre province de la Chine, un puissant moyen d'influence. Il est probable qu'en haut lieu on ne se rend pas compte exactement de ce fait.

En laissant le personnel européen du Consulat et de la douane sans médecin, loin de tout secours professionnel, puisqu'il faut entreprendre un voyage de dix jours pour aller se faire soigner à Laokaï, dans un poste français, on commet non-seulement un crime de lèse-humanité, mais une faute (*). On se prive bénévolement d'un gros atout dans notre jeu, comme s'il nous en restait beaucoup à écarter.

C'est le cas pourtant de faire flèche de tout bois, et, dans les conjonctures présentes, ce serait un *canon Maxim* que nous vaudraient l'envoi d'un médecin à Mongtze, et l'installa-

(*) Depuis que ces lignes ont été écrites, un médecin colonial a été détaché au Consulat de Mongtze.

tion d'un service de consultations gratuites. Le médecin pourrait pénétrer partout, il verrait s'élargir pour lui les règles étroites de l'étiquette chinoise, s'ouvrir grandes ouvertes les portes des Yamens, et même l'appartement retiré des femmes, comme cela m'est arrivé. Un service rendu à un Taotaï, à un gouverneur, à un vice-roi qui vous a consulté pour les siens, n'est-il pas une bonne entrée en matière pour causer industrie et commerce, chemins de fer et permis de transit?

Dans leurs établissements de l'Extrême-Orient, les missionnaires protestants n'ont eu garde de négliger un pareil facteur pour la propagation de la Bible. Leur premier soin est de fonder un dispensaire en guise de réclame Les malades affluent dans une salle d'attente qu'une chaire minuscule suffit à transformer en chapelle, et pendant que les « clients » attendent patiemment les conseils pour la santé du corps, les « ouailles » reçoivent la nourriture de l'âme.

Le tour est joué, et tout le monde se retire content.

1er *mai*. — J'ai repris le chemin de Mongtze; le voyage de retour est une promenade charmante. Le soleil darde de vigoureux rayons, mais une brise délicieuse nous rafraîchit.

Quelle magnifique vue sur la grande plaine qui mène à Yunnan-Sen! J'ai encore une nombreuse escorte. Elle est bien inutile cette fois, mais c'est une manière de payer les soldats; on en a triplé le nombre à mon intention. Ils sont quatorze avec un plumage des plus variés. Par-dessus leurs habits de coolies, ils portent des casaques rouges en flanelle, à large bordure noire, des casaques noires à bordure rouge, des casaques jaune orange avec des bordures solférino. Un petit liseré de la même couleur que la bordure souligne les ourlets, dessine quelques arabesques, et donne à l'ensemble du costume un air passablement coquet.

Et leurs sabres! quelle variété de coutelas

en mauvais fer! Cela manque d'unité; mais après tout, ces soldats appartiennent peut-être à des régiments différents, et alors, c'est un changement de garnison ou un rapatriement qui s'opère à mes frais.

X

LA PESTE

Sa propagation à Pakhoï. — Se méfier pour le Tonkin. — Un membre de l'institut Pasteur à Mongtze. — Description de la peste.

Au moment où nos relations avec le Yunnan sont de plus en plus fréquentes, où les communications deviendront surtout plus rapides, avec les steamers et les chemins de fer qui ne tarderont pas à rapprocher encore les distances, il n'est pas hors de propos d'envisager une question grave dont on ne s'est guère préoccupé jusqu'ici, et qui peut se poser à l'improviste devant nous.

La peste est endémique au Yunnan, et chaque année elle prend un caractère épidémique

qu'elle conserve pendant cinq ou six mois, semant la mort et la désolation sur son passage.

N'avons-nous pas à redouter sa propagation au Tonkin, et ses ravages sur la population si dense du Delta? Oui, assurément, et l'expérience de Pakhoï, où elle faisait de nombreuses victimes quand j'y suis passé en 1882, doit être pour nous un avertissement sérieux. Le germe de la contagion avait sans doute été apporté là par le courant commercial que la présence des Pavillons-Noirs sur le fleuve Rouge avait détourné presque exclusivement vers la voie de terre ; et si nous avons échappé jusqu'à présent à son atteinte, cela vient probablement de ce que toutes les transactions avec le Yunnan se trouvent arrêtées par la crue des eaux, précisément pendant l'époque où l'épidémie bat son plein dans les hautes régions du fleuve.

Au lieu d'attendre que le fléau soit chez nous pour lutter contre lui, ne serait-il pas plus sage d'aller l'étudier sur le lieu d'origine, et d'y

chercher d'avance des armes pour le combattre.

Les théories microbiennes, qui nous ont menés victorieusement à l'assaut de tant de maladies, trouveront ici encore une merveilleuse application, et il serait à désirer que l'institut bactériologique envoyât en mission à Mongtze un de ses représentants.

Je signale donc ce nouvel ennemi, la peste, à notre vénéré maître, M. Pasteur, et je ne doute pas qu'il ne réussisse à le terrasser comme tant d'autres.

Cette nouvelle conquête ajoutera un fleuron de plus à sa couronne scientifique, et portera plus loin encore le renom de la France et de la médecine française, à laquelle la mission de Lagrée avait donné déjà tant de prestige dans le Yunnan.

Dans une note insérée à la fin de son ouvrage remarquable « La province chinoise du Yunnan », M. Rocher a résumé ses observations sur la peste d'une façon si précise, que je

m'empresse de la transcrire *in extenso* pour faciliter les recherches de ceux que cette question spéciale pourra intéresser.

« La maladie connue au Yunnan sous le nom de *yang-tzù*, et qui paraît n'être autre que la peste bubonique, y fait chaque année de nombreuses victimes; elle sévit aussi quelquefois dans le Laos, et sur la frontière du Kwei-tchéou.

« D'après les renseignements que nous avons pu obtenir parmi les notables, cette maladie semble venir de la Birmanie, d'où elle est transmise par les caravanes qui trafiquent entre les deux pays. On n'est pas d'accord sur l'époque de son apparition dans le Yunnan : les uns disent (et la plus grande partie de la population est de cet avis) que le centre et l'est de la province n'ont connu le fléau qu'au début de la rébellion; d'autres prétendent qu'il s'était montré dans l'extrême-ouest jusqu'à Ta-li-fou, quelques années auparavant. En supposant que cette dernière hypothèse soit vraie, l'épi-

démie a dû passer bien légèrement dans ces parages, puisqu'on n'en a pas eu connaissance dans les autres districts.

« Depuis le commencement de la guerre civile, cette terrible maladie s'est déchaînée avec fureur sur la province, et continue, encore aujourd'hui que celle-ci est paisible, à y exercer des ravages. Ce qui ferait croire que cette épidémie n'est due qu'aux miasmes malfaisants qui s'exhalent de la terre, c'est que les petits animaux qui vivent dans les égouts ou sous la terre sont atteints les premiers, les rats par exemple. Dès qu'ils se sentent malades, ils sortent par bandes, font irruption dans l'intérieur des maisons, courent affolés, et, après quelques tours sur eux-mêmes, tombent morts; le plus souvent ils crèvent sous les planchers, ce qui détermine dans les appartements des odeurs infectes, dont on ne découvre que trop tard la cause. Le même phénomène se produit chez tous les autres animaux, grands et petits : les buffles, les bœufs, les moutons et les chèvres

sont frappés du même mal, et parfois aussi les oiseaux de basse-cour, mais, parmi ces derniers, la maladie fait moins de victimes.

« A notre arrivée dans la province, nous refusions d'ajouter foi aux nombreux témoignages des indigènes, en les mettant sur le compte de leur imagination troublée et de leurs idées superstitieuses; mais quand l'épidémie éclata dans le district même où nous nous trouvions, il nous fut facile de nous convaincre de leur véracité.

« Dès que ces symptômes avant-coureurs se manifestent, la population ne tarde pas à être attaquée à son tour. On prend alors les précautions estimées les plus efficaces pour se garantir du fléau. Presque partout, afin de purifier les maisons, on allume du feu dans toutes les chambres, et dans certains districts on cesse de manger du porc.

« Chez l'homme, la maladie s'annonce par une fièvre violente, accompagnée d'une soif intense; quelques heures après, une tumeur d'un rouge

foncé commence à paraître aux aisselles, à l'aine ou au cou; la fièvre s'accentue de plus en plus, et le malade ne tarde pas à perdre connaissance. La tumeur grossit d'habitude jusqu'au second jour et reste ensuite stationnaire. A partir de ce moment, le malade paraît reprendre ses sens, mais il est encore en grand danger; car, si la tumeur, jusqu'alors très dure, devient molle, et si la fièvre ne diminue pas, il est considéré comme perdu; dans le cas contraire, si la tumeur perce en dehors, ce qui arrive rarement, il y a espoir de le sauver; mais arrivé à ce point, le malade est si affaibli que, bien que la tumeur ait abouti, il meurt d'épuisement.

« Quelques médecins chinois ont essayé d'inciser ces tumeurs; mais, soit que l'opération ait été mal faite ou trop tardivement, bien peu de malades y survivent; quand ils sont à bout de ressources, ils ont recours au musc qu'ils ordonnent à la dernière extrémité et à fortes doses.

« Pendant notre séjour au Yunnan, nous avons vu un grand nombre de cas, et nous devons dire que la plupart ont eu un dénouement funeste. Dans les endroits où la peste ne fait que passer, on peut estimer que le nombre de ses victimes est de 4 à 6 0/0; tandis que dans d'autres districts, plus rudement éprouvés, la population est complètement décimée, et des familles entières disparaissent les unes après les autres. Dans les parages où l'épidémie sévit avec tant de violence, les habitants n'hésitent pas à abandonner leurs demeures et leurs récoltes sur pied, pour aller camper sur les hauteurs où, bien souvent, le fléau les poursuit.

« Ce qui, à notre avis, contribue beaucoup à aggraver cette déplorable situation, c'est que les Chinois, superstitieux comme ils le sont, au lieu d'enterrer les pestiférés, se contentent de les placer dans des bières qu'ils exposent au soleil, soit sur la pente des collines soit en plein champ. Il s'ensuit que les gens, qui voyagent ou circulent dans les environs des villages empes-

tés, sont à peu près asphyxiés par les odeurs nauséabondes que répandent les cadavres en décomposition.

« Pendant les années 1871, 1872 et 1873, nous avons remarqué que le début de l'épidémie se manifeste toujours au commencement de la plantation du riz, c'est-à-dire de mai à juin; après cette époque, elle sévit avec vigueur dans les localités qu'elle traverse. Durant l'été qui est, au Yunnan, la saison des pluies, elle continue de se propager avec moins d'activité; toutefois, c'est pour reprendre une intensité nouvelle à l'époque de la moisson, et c'est à partir de ce moment jusqu'à la fin de l'année qu'elle fait le plus de victimes.

« Un fait étrange, que nous avons observé dans plusieurs endroits au midi et au nord de la province, c'est que l'épidémie, au lieu d'englober tous les lieux habités, villes et villages, qui se trouvent sur sa route, passe à côté sans y toucher, les franchit même, et revient quelques mois après, ou l'année suivante, frapper l'endroit

oublié. Voici un autre fait, non moins curieux que le précédent : après s'être déclarée dans presque tous les villages dispersés dans la plaine, l'épidémie éclate sur les montagnes où elle produit de nombreux ravages parmi les aborigènes. D'après ce que nous avons vu par nous-même et la façon irrégulière dont la maladie se présente, elle paraît importée sur les hauteurs par les hommes ou les femmes qui vont à certaines époques de l'année travailler dans les plaines. C'est surtout, comme nous l'avons dit plus haut, après la plantation du riz ou quand la récolte est terminée, que le fléau quitte les pays bas pour aller sévir sur les hauteurs. »

XI

NOS RELATIONS POLITIQUES ET COMMERCIALES AVEC LE YUNNAN

On nous attend. — Intérêts connexes. — L'ambition de Tsen-yu-ying. — Une ligne ferrée de Mongtze à Yunnan-fu. — Entente cordiale. — Le commandant Vimard à Mongtze. — Les mandarins et la route du Tonkin. — La route de Pai-sê. — Refus d'escorte. — Prime d'assurance aux pirates.

La vie commerciale et industrielle du Yunnan a été arrêtée successivement par la rébellion et par la fermeture du fleuve Rouge; mais elle a déjà repris son cours, car peu de races sont douées d'un aussi grand ressort que la race chinoise.

Le pays ruiné par la guerre civile est assez fertile, et surtout assez riche en productions minérales, pour recouvrer rapidement sa splendeur passée; et, si nous lui assurons un débou-

ché régulier vers la mer, il se hâtera de produire pour échanger son opium et ses métaux contre les marchandises de toute espèce dont il a besoin, et que nous pouvons lui livrer par le Tonkin, à meilleur compte que celles qui viennent par les autres routes.

M. Rocher décrivait ainsi l'état des esprits en 1879 :

« Les vieillards, qui ont vu se développer l'industrie minière, et qui ont traversé toute une période où le pays était en paix et florissant sous tous les rapports, prennent plaisir à raconter les histoires de cette époque, et s'animent au récit de leurs aventures dans les nombreuses mines, dont les flancs généreux semblaient ne devoir jamais tarir ; ils espèrent encore voir, avant la fin de leur existence, arriver le moment où le commerce et l'industrie refleuriront comme par le passé. C'est aussi avec émotion qu'ils relatent l'importance du trafic qui s'opérait entre les villes du sud et le fleuve du Tonkin; plusieurs d'entre eux, propriétaires de che-

vaux, ou intéressés dans les affaires, ont eu à subir des pertes considérables; mais quelque pénible et ruineuse qu'ait été la fermeture inattendue de cet important débouché, ils attendent avec impatience qu'il leur soit rendu. Dans beaucoup de mines, le travail n'a point été repris, parce que les moyens actuels de transport à dos de mulet ne permettent pas aux produits d'aller loin; mais ces mines se rouvriront aussitôt que la voie sera déclarée libre, et toute cette partie de la province qui, en ce moment, est plongée dans une sorte de torpeur, reprendra son activité. »

Les intérêts du Yunnan et les nôtres sont donc connexes.

Les autorités chinoises comprennent la situation et veulent réellement le bien de leurs administrés; aussi sont-elles disposées à s'entendre avec nous pour améliorer les voies de communication, et favoriser toutes les entreprises qui pourraient donner une vive impulsion au commerce.

L'ancien gouverneur général Tsen-yu-ying, alors qu'il n'était que « Futaï », entretenait M. Rocher de ses projets futurs, il y a vingt ans déjà : « Mon ambition, disait-il, est de pouvoir faire « arriver sur les marchés de nos villes, par la « voie du Tonkin, qui est la plus courte et la « plus économique, les produits étrangers qui « suivent actuellement la route du Szù-ch'uan, « et nous parviennent considérablement sur- « chargés, par suite des frais de transport et « des nombreuses barrières que les négociants « ont à passer. Les routes du sud me permet- « tront, tout en favorisant sérieusement le com- « merce, de créer des revenus importants au « moyen de l'établissement de douanes à « Man-hao et sur la frontière du Kouang-hsi, « et de donner une grande extension à nos pro- « duits métallurgiques. »

Le nouveau vice-roi est animé sans doute des mêmes intentions, et j'ai lieu de supposer qu'avec un peu de diplomatie on obtiendrait non seulement sa sanction, mais encore une

garantie sérieuse pour une ligne ferrée, de construction facile, qui relierait Mongtze à Yunnan-fu. La capitale de la province deviendrait alors le centre de notre zone d'attraction et d'expansion commerciales, qui s'étendrait ainsi à 9 journées de marche plus loin.

Nos relations sont excellentes avec les mandarins et les gens du Yunnan, grâce surtout aux sympathies que M. Rocher, notre consul, avait su s'attirer pendant la rébellion ; et cette bonne entente deviendra meilleure encore, si nous savons faire un choix judicieux des administrateurs civils ou militaires, qui doivent se trouver en contact à la frontière avec les autorités chinoises.

Beaucoup de nos compatriotes, et surtout les militaires, ont cette idée préconçue que le *Chinois est l'ennemi.*

Ce qui peut être vrai pour la Chine du nord, et du côté de Canton, ne saurait trouver son application au Yunnan, et il serait à désirer, dans l'intérêt général, que beaucoup d'officiers

français pussent imiter l'exemple du commandant Vimard, qui est allé passer quelques jours à Mongtze pendant qu'il commandait à Laokaï.

Ce voyage aurait pour résultat de leur faire connaître un peuple intéressant, de leur montrer combien on le juge mal d'ordinaire sur de simples apparences. Il en résulterait, de part et d'autre, des rapports plus cordiaux sur la frontière, et les frottements inévitables seraient atténués dans la mesure du possible.

Il est regrettable que M. le commandant Vimard ne soit pas resté plus de temps à Laokaï. Pendant un an, cet officier supérieur a rendu de grands services à la pacification, et il a aidé le commerce de tous ses moyens.

Aussi le taotaï de Mongtze a-t-il tenu à le remercier, au nom de ses compatriotes, à un dîner qu'il lui a offert, et lui a-t-il exprimé, en son nom et au nom des Chinois de Song-phong, son regret de le voir partir quand sa présence était si nécessaire.

Le commandant était loin de s'attendre à un accueil aussi sympathique, car il ne se doutait guère que le commerçant chinois, plus qu'aucun autre, est extrêmement sensible aux bons procédés qu'on a pour lui.

M. Rocher, après bien des démarches et des pourparlers, a décidé les autorités chinoises du Yunnan à faire descendre leurs envoyés par la voie du Tonkin.

Ces derniers, tout en reconnaissant les avantages de notre route, refusaient de s'y engager dans la crainte de voir leurs bagages bouleversés de fond en comble par la douane, et d'être soumis de sa part à des formalités ennuyeuses, ainsi que cela était arrivé à deux mandarins qui se rendaient au Yunnan, porteurs de cadeaux pour les hauts fonctionnaires de cette province. Sur l'assurance du consul que leurs bagages seraient respectés, et qu'ils jouiraient des mêmes prérogatives que les Européens dans les ports de Chine ouverts au commerce, où on n'examine jamais les bagages des

fonctionnaires étrangers, les envoyés chinois n'ont pas hésité à faire cet essai.

Le gouverneur général a donné des ordres en conséquence, et le voyage s'est fait sans encombre. La nouvelle que ces mandarins avaient été affranchis de toute vexation douanière, et qu'il en serait de même à l'avenir, a produit au Yunnan un excellent effet. Ce sera le signal d'un grand mouvement de voyageurs à travers notre territoire.

En laissant passer librement les bagages des fonctionnaires chinois, le fisc perd, sans doute, une somme insignifiante; d'autre part le pays y gagnera un certain mouvement d'affaires, car ces mandarins, qui avaient l'habitude d'effectuer leurs achats à Hong-kong et à Canton, trouveront plus avantageux de choisir dans nos magasins à Hanoï, presque aux portes de leur pays, les articles qu'ils désirent.

Malgré tout ce que peuvent dire les journaux anglais qui prétendent que le trafic est insignifiant, nos relations commerciales avec le Yun-

nan tendent à s'élargir de plus en plus. Des négociants de Pai-sê, au nombre d'une vingtaine, sont en pourparlers pour s'établir à Mongtze. La route de Canton au Yunnan par la « West River », serait donc abandonnée au profit de celle du Tonkin. Ce qui contribuera le plus à les y décider, c'est le peu de sécurité dont ils jouissent entre Mongtze et Pai-sê. Dernièrement un convoi, composé de 25 chevaux chargés d'opium, a été enlevé par les habitants d'un village; les muletiers ont été tués, et les chevaux conduits à une autre destination.

Malheureusement nous ne sommes pas encore à l'abri d'accidents analogues du côté du fleuve Rouge, et, si nous voulons encourager les négociants à faire transiter leurs produits par cette voie, il faut leur assurer une complète sécurité, et surtout ne pas leur refuser aide et protection, comme cela s'est passé pour des barques qui ont été pillées entre Bao-ha et le grand rapide.

Le taotaï de Mongtze a adressé ses doléances à notre consul, lui affirmant que les jonques

étaient allées demander assistance au commandant militaire, et que celui-ci leur avait refusé une escorte.

Il ne faut pas s'étonner après cela, que les négociants cherchent à se protéger eux-mêmes par des moyens peu flatteurs pour notre prestige, et préfèrent payer une prime d'assurance aux pirates, comme ils le font maintenant encore, pour que leurs convois puissent circuler librement.

XII

NAVIGABILITÉ DU FLEUVE ROUGE

L'hydrographie du Haut-Fleuve. — Nécessité de centraliser les renseignements. — Rapport du lieutenant de vaisseau Lapied. — Le cours du fleuve. — Basses eaux. — Voyage du *Laokaï*. — Hautes eaux. — Voyage du *Yunnan*. — Un service de touage. — Conclusions.

La navigabilité du fleuve Rouge est une question qui intéresse au plus haut point l'avenir du Tonkin, et on ne lui a pas donné jusqu'ici l'attention qu'elle mérite.

Depuis longtemps déjà, les navires à vapeur remonteraient à Laokaï d'une façon régulière, et même jusqu'à Manhao pendant une partie de l'année, si le protectorat avait su faire son devoir.

Il n'eût pas été nécessaire de dépenser beau-

coup d'argent pour multiplier les études hydrographiques du fleuve, et améliorer le chenal; il suffisait de mettre à profit la science et le bon vouloir de nos officiers de vaisseau, que cette œuvre intéressante eût plutôt distraits, eux et leurs équipages, et qui auraient mieux aimé consacrer leur temps à ces travaux utiles que de se morfondre dans l'inaction systématique où on les a laissés le plus souvent.

Quelques rares efforts ont été tentés dans ce sens, par M. le lieutenant de vaisseau Le Prieur, entre autres, qui s'est donné beaucoup de mal pour tracer et ouvrir aux steamers la route du Haut-Fleuve. Son rapport serait très instructif sans aucun doute, mais il a été égaré ou mis sous le boisseau, et, malgré les démarches personnelles qu'a faites l'amiral C... au ministère de la marine et aux colonies, on n'a pu le retrouver ni au bureau des mouvements, ni au dépôt des cartes et plans. J'aurais désiré consulter les rapports de l'ingénieur Getten et du commmandant Bugard, mais je

les ai vainement cherchés. Il est regrettable qu'on ne puisse se renseigner sur un sujet aussi important qu'après de longues recherches bibliographiques, le plus souvent infructueuses.

Il y aurait cependant un intérêt considérable à voir réunis dans une même publication, non seulement tout ce qui a été écrit sur la matière, mais encore les détails inédits que l'on obtiendrait en faisant appel aux souvenirs et aux notes de ceux qui ont visité les parages du Haut-Fleuve.

Je suis disposé, pour ma part, à centraliser ce service de renseignements, convaincu qu'ils contribueraient puissamment à résoudre cette question de la navigation du fleuve Rouge, qui nous importe tant.

On ne saurait, en effet, donner une trop grande publicité à tous ces documents pour stimuler le zèle de nos armateurs, et faciliter à nos ingénieurs la tâche délicate de créer, et de perfectionner le type de bateau le mieux approprié aux nécessités de cette navigation.

Si je me suis permis, dans le cours de mon récit, de formuler une opinion personnelle sur la navigabilité du Song Koï, c'était surtout dans le but de protester contre les exagérations de langage, souvent intéressées, qui tendent à présenter les rapides du fleuve comme un épouvantail pour la navigation à vapeur. J'étais peu compétent pour me prononcer sur un sujet aussi spécial ; je suis donc heureux de laisser la parole à une personne autorisée, M. le lieutenant de vaisseau Lapied, qui confirme la plupart de mes assertions, dans un rapport de mer adressé par lui, le 10 septembre 1890, à M. le commandant de la marine.

Cet officier distingué rend compte du voyage d'essai entrepris aux hautes eaux, d'Hanoï à Laokaï, par le vapeur *Yunnan* des messageries fluviales, et il donne sur ce navire, et sur le *Laokaï*, des détails de construction qui ne seront pas sans intérêt pour les personnes du métier.

J'ai souligné moi-même, dans le texte primi-

tif, les passages sur lesquels je désire fixer plus particulièrement l'attention.

« Le fleuve rouge. — La navigation sur le haut fleuve Rouge est entrée dans le domaine de la pratique jusqu'à Yenbay, qui est desservi par un courrier hebdomadaire; jusque-là les roches sont rares et peu gênantes, la vallée du fleuve se rétrécit, mais laisse encore place, jusqu'au pied des collines, à de vastes rizières que protègent des digues semblables à celles du Delta; le fleuve conserve une grande largeur, semée de bancs d'alluvions. Ce n'est qu'à Yen-Luong, très peu au-dessous de Yenbay, que l'on quitte franchement la région basse; le fleuve s'encaisse et se rétrécit alors de plus en plus; mais il faut encore remonter une dizaine de milles au-dessus de Yenbay avant d'atteindre le premier obstacle : le Tac-Tuch (Tac-Rapide.)

« A partir de ce point, le fleuve est encombré de bancs de sable et de galets, et de roches qui

émergent aux basses eaux, ne laissant à l'écoulement que d'étroits chenaux dans lesquels la pente de la vallée crée de véritables rapides; entre ces déversoirs, de plus en plus rapprochés à mesure que l'on remonte, le lit du fleuve présente, à cette saison, de vastes bassins où le courant est relativement faible, et où un navire de faible tirant d'eau peut faire de la route sans grands obstables. *Aux basses eaux donc, navigation assez facile entre les échelons de cet immense escalier, mais lutte pénible pour en franchir chaque marche.*

« Aux hautes eaux, les marches s'effacent, l'escalier devient, sur tout le parcours du haut fleuve, un immense plan incliné liquide; roches et bancs disparaissent sous l'eau, et si la crue est un peu forte, un navire léger peut passer sur presque tous les obtacles; mais l'énorme déversement de l'eau engendre alors un courant de foudre, qui n'est guère plus violent sur les seuils que dans les parties libres du fleuve; *ce sont alors les coudes, plus peut-être que les*

reliefs du fond, qui rendent la navigation délicate, en raison des remous créés par le choc des eaux contre la berge concave des tournants.

« *La question de navigabilité du fleuve se présente donc sous deux aspects bien différents, suivant la saison.*

« Basses eaux. — Lorsque notre camarade, le lieutenant de vaisseau Le Prieur, chercha, avec une rare persévérance, à ouvrir la route de Laokaï aux vapeurs, il se heurta à un obstacle qu'il ne put vaincre : le Tac-Caï, rapide redouté des jonques; pas plus avec le *Levrard* qu'avec le *Bossant* il ne réussit à franchir ce seuil, et c'est en jonque qu'il dut poursuivre, jusqu'à Laokaï, l'exploration du lit du fleuve. *Mais Le Prieur opérait aux extrêmes basses eaux; il ne restait que* 70 *centimètres sur le seuil du Tac-Caï; plus haut, du côté de Phu-lu, il trouva des passages où le fond n'atteignait pas* 50 *centimètres; de plus, il avait entre les mains*

des bateaux gouvernant mal, manquant de vitesse, et d'une fragilité excessive. Son insuccès jeta le discrédit sur le haut fleuve, mais il n'en resta pas moins une première étude de son lit, qui servit d'amorce aux travaux ultérieurs.

« Voyage du *Laokaï*. — Deux années plus tard, un homme énergique et convaincu, M. d'Abbadie, directeur des Messageries fluviales du Tonkin, reprit la question; il fallait un *navire solide, gouvernant et marchant bien* : il *construisit* le *Laokaï, monoroue marchant huit nœuds, tout en bois, et tirant moins d'un mètre d'eau; et, au milieu de* 1889, *alors que les eaux étaient encore presque basses, il atteignait Laokaï, en soixante heures de marche depuis Hanoï;* le navire resta échoué pendant huit jours au Tac-Caï, mais il faut tenir compte du peu de pratique du fleuve que possédait alors A-ka, le patron annamite du *Laokaï; le navire ne s'est échoué qu'après avoir franchi le seuil, et au vent du courant, par suite d'un faux coup*

de barre; cet accident de navigation ne saurait être un argument contraire. Pendant la suite de ce voyage, M. d'Abbadie s'attacha un vieux pratique, qui depuis plus de vingt ans courait le fleuve avec des jonques; dès lors le *Laokaï* poursuivait sa route sans encombres; sans doute, il usa quelquefois d'amarres pour franchir des passages délicats; n'est-ce pas plus prudent que de risquer de tomber en travers sur une roche? *Le résultat acquis est un parcours de deux cent quinze milles en soixante heures, alors que les jonques mettent plus d'un mois à faire ce trajet. La navigation aux basses eaux est donc nettement possible;* il y aura probablement une période, celle des eaux *minima* pendant laquelle la circulation sera interrompue; mais d'après les pratiques du fleuve, cet arrêt n'atteindrait pas trois mois (vers le printemps), *pour un navire tirant un mètre d'eau.*

« HAUTES EAUX. — Ce résultat obtenu, il fallait résoudre la seconde partie du problème :

remonter aux hautes eaux, contre le violent courant qu'elles engendrent. La crue extraordinaire pendant laquelle le *Yunnan* vient d'effectuer son voyage, en augmentant la difficulté, ne donne que plus de poids au résultat.

« A la suite du voyage du *Laokaï*, M. d'Abbadie voulut mettre tous les atouts dans son jeu : d'un côté en créant un navire plus rapide et d'échantillon plus fort, de l'autre en faisant étudier la route aux basses eaux. Pendant que A-ka, le patron du *Laokaï*, ancien pilote de l'*Eclair*, habitué de longue main à la conduite des monoroues à faible tirant d'eau au milieu des remous des rivières, explorait le lit du fleuve à découvert, et faisait sauter, avec l'aide des Travaux publics, les roches les plus gênantes, M. Jack, ingénieur de la compagnie fluviale, construisait le *Yunnan* de toutes pièces à Haïphong, et à la fin de juillet 1890, M. d'Abbadie conviait tous les chefs de services au Tonkin à un voyage décisif à Laokaï. Le gouverneur général tint à en faire partie. Appareillé de

Hanoï le 27 juillet au matin, le *Yunnan* y rentrait le 2 août au soir, après trente-six heures d'arrêts à Laokaï ou dans les postes du fleuve, et mouillages toutes les nuits. La montée s'était effectuée en soixante heures de marche, et la descente en quinze heures trente minutes. La distance de Hanoï à Laokaï étant de deux cent quinze milles, ces chiffres donnent :

	nœuds.
Vitesse de montée	3,6
— de descente	13,8
Vitesse moyenne propre au navire	8,7
Vitesse moyenne du courant	5,1

« *Ainsi, alors que les jonques n'osaient ni monter ni descendre, alors que nous en rencontrions, à Bao-ha, tout un convoi parti de Hanoï au mois d'avril, un vapeur, avec moins de 9 nœuds de moyenne de vitesse propre, avait atteint Laokaï avec une vitesse de* $3^{n},5$, *et en redescendait en une seule journée, en filant près de 14 nœuds, sans faire une avarie. Le résultat était concluant.*

« Le vapeur *Yunnan* est un perfectionnement

du *Lolan* et des canonnières type *Henri-Rivière*.

« Il mesure 39 mètres de longueur de coque et 8 mètres de largeur; plat comme un chaland, son avant a cependant une forme assez fine, et se termine par une solide étrave en bois; des pièces de bois formant quilles protègent ses fonds contre les échouages sur les galets. Au départ, avec le charbon nécessaire pour aller et revenir, il tirait 0m,90 à l'arrière et 0m,70 à l'avant.

« La roue, placée à l'arrière, a 5 mètres de diamètre. La chaudière, placée à l'avant, tubulaire, à flamme directe, type « locomotive », chauffe à environ 8 kilogrammes, et laisse encore aux cylindres, placés à l'arrière, une pression de 7 kilogrammes, donnant, à pleine introduction, une rotation de 24 tours à la minute à la roue, soit au navire une vitesse d'environ 9n, 5. La roue est commandée par deux machines latérales, à un cylindre, à bielle directe, d'une force totale de 50 chevaux. La mise en train est du système

Joy, employé sur notre croiseur le *Tage*, qui supprime les excentriques; un renvoi de mouvement, placé sur le tourillon du secteur, indique automatiquement sur la passerelle l'allure de la machine.

« Il n'y a pas de condenseur, mais l'eau d'alimentation est prise à un épurateur, récipient cylindrique vertical où elle est réchauffée à plus de 80 degrés par la vapeur d'évacuation, et où elle dépose la plus grande partie des matières terreuses contenues dans l'eau du fleuve; mais celle-ci en est tellement chargée qu'il faut faire de fréquentes extractions de fond à la chaudière, qui ne suffisent même pas à arrêter les entraînements d'eau.

« Il y a deux gouvernails connexes, un de chaque côté de la roue; M. Jack songe à en placer un troisième dans le plan longitudinal. Le navire est surmonté d'un spardeck portant un salon-dortoir; c'est un poids qu'il sera possible de supprimer sur un type affecté au transport des marchandises. »

Avant d'aborder un autre sujet, je dirai quelques mots sur la question du touage.

On a parlé de l'établissement d'une chaîne au fond du fleuve pour remorquer les jonques.

Ce système de transport, un peu moins rapide, offrirait en revanche plus de sécurité et d'économie, et donnerait, comme rendement de travail, un résultat plus considérable que les steamers ordinaires. Ce serait la « petite vitesse » fluviale.

De plus, la routine des bateliers indigènes et des marchands chinois s'accommoderait à merveille de ce moyen, qui n'apporterait pas un changement radical à leurs habitudes.

Ils pourraient utiliser leurs jonques comme par le passé, y arrimer les marchandises selon leur goût, et les suivre jusqu'à destination sans renoncer à leur manière de vivre. Enfin ils pourraient redescendre le fleuve avec leurs propres moyens.

Telle serait la situation en théorie. Quant au point de vue de la pratique, il ne m'appartient

pas de dire si le projet se heurterait à des difficultés insurmontables ou à des frais d'entretien trop coûteux.

Je sais seulement que l'on a fait à ce système une objection sérieuse qui, je le crains, a découragé dès le début les personnes qui avaient eu charge d'étudier la question.

En raison de la facilité et de la rapidité avec laquelle les bancs de sable changent de place pendant la saison des hautes eaux, la chaîne de touage courrait le risque d'être ensevelie et perdue de place en place, comme cela est arrivé, dans l'espace de vingt-quatre heures, à une canonnière mouillée devant Hanoï, qui a fait de vains efforts pour retirer et sa chaîne et son ancre.

Je me permettrai de faire observer que cet accident serait peut-être beaucoup moins fréquent dans le haut du fleuve, même à la saison des hautes eaux, et qu'il y a peu de chances de le voir se produire au moment des basses eaux. Quand bien même ce système de touage ne

pourrait fonctionner que pendant cette dernière saison, il rendrait encore des services immenses au transit du fleuve Rouge.

Peut-être serait-il nécessaire de relever la chaîne chaque année avant la crue; mais, malgré ce surcroît de dépenses, je n'hésite pas à affirmer que la compagnie qui lancerait une pareille entreprise en retirerait sans aucun doute un bénéfice considérable.

Conclusions pratiques. — Les faits relatés ci-dessus, et mes observations personnelles, permettent d'en tirer les conclusions suivantes :

1° Les navires à vapeur circulent librement, entre Hanoï et Yenbay, pendant dix mois seulement; mais ce service pourrait fonctionner toute l'année si on améliorait le chenal en face de Hung-hoa, à l'aide de quelques travaux de dragage;

2° Les 175 kilomètres qui séparent Yenbay de Laokaï peuvent être franchis à leur tour pendant huit ou neuf mois au moins, soit à la

saison des hautes eaux avec des navires assez grands, soit à l'époque des basses eaux avec des steamers à tirant d'eau plus réduit;

3° Je crois, sans avoir le droit de l'affirmer, qu'un navire à vapeur arriverait facilement jusqu'à Long-po à moitié chemin de Laokaï et de Manhao, et atteindrait même Manhao sans grandes difficultés pendant les hautes eaux, quand on se sera donné la peine de baliser le fleuve;

4° Un service de touage pourrait être établi sans aucun doute entre Yenbay et Laokaï, et probablement de Laokaï à Manhao.

Cette entreprise rendrait d'immenses services au transit du fleuve Rouge, et pourrait compter sur le plus grand succès.

Je souhaite de faire partager ma conviction à une compagnie de touage, soucieuse de l'intérêt bien compris de ses actionnaires.

XIII

LE COMMERCE DU YUNNAN

Statistiques qui promettent. — Mongtze tête de ligne des caravanes. — Le chemin de fer de Phu-lang-thuong. — Le *vaisseau des montagnes et des plaines.* — Son tonnage. — Comptoir commercial à Mongtze. — Les anciens princes marchands. — La voie la plus courte et la plus économique. — Avantages d'une riche compagnie. — Habitudes commerciales du pays. — 35 millions d'acheteurs.

Le commerce par la voie du fleuve Rouge présente une marche régulièrement ascendante, comme on peut s'en convaincre en étudiant les statistiques de la douane chinoise.

Le bureau de Mongtze a été ouvert le 28 août 1889 ; voici l'état des recettes opérées depuis cette époque :

Année 1889. Quatre mois seulement.	Hk. Taëls (1).		8,230
— 1890. Année entière.....	—		43,025
— 1891. —	—		60,945

Le relevé du mouvement commercial donne :

Année 1889. Quatre mois seulement.	Hk. Taëls.	183,005
— 1890. Année entière.....	—	1,104,107
— 1891. —	—	1,530,007

Le passé est donc plein de promesses, et l'avenir se présente sous un jour des plus favorables, si on en juge par l'appréciation que donne le directeur des douanes du Tonkin dans son rapport sur le mouvement commercial du mois d'août dernier :

« Transit. — Les premières marchandises « destinées à alimenter le transit avec le Yunnan « pendant la saison qui va s'ouvrir ont fait leur « apparition. Tandis qu'en juillet nous ne cons- « tations pas d'arrivages pour cette destination, « nous en relevons en août qui se chiffrent par « 1,875 colis divers, d'une valeur totale de

(1) Le Taël vaut 6 fr. 40.

« 91,207 francs. De l'avis des négociants chinois « qui s'occupent de transit, le mouvement de la « saison prochaine est appelé à dépasser celui « de toutes les années précédentes, si rien d'anor- « mal ne vient modifier la situation actuelle. »

Avant d'être devenue un poste de douane, Mongtze n'était qu'une petite ville des plus modestes au point de vue commercial, et c'est de Po-ngaï, où s'arrête la navigation de la rivière de Canton, un peu en amont de Pai-sé, que les caravanes partaient pour distribuer les marchandises étrangères et celles de Canton, jusqu'à *Ta-li-fu*, *Yun-nan-fu* et jusqu'aux *préfectures* qui se trouvent dans le nord de la province.

C'est là un point très important sur lequel j'appelle l'attention, car Mongtze s'est déjà substituée en grande partie à Po-ngaï, comme tête de ligne des caravanes, et on peut apprécier par ce seul fait l'importance et l'étendue que son commerce doit prendre fatalement.

En revanche, les changements qui ont eu lieu du côté de la rivière de Canton ont dû provo-

quer bien des haines et des fureurs contre nous, et un pareil bouleversement explique suffisamment la levée de boucliers que nous avons failli prendre pour une invasion chinoise.

Le meilleur moyen de remédier à cette situation dangereuse est de terminer rapidement la ligne ferrée de Phu-lang-thuong à Langson. Le nouveau courant commercial qui s'établirait de suite dans les provinces voisines de notre frontière assurerait du travail à tous les désœuvrés, et ramènerait le calme dans l'esprit de ces gens, que l'incertitude du lendemain a affolés et jetés contre nous.

Mais ce chemin de fer, devenu légendaire, sera-t-il jamais fini? On refait *pour la cinquième* fois son tracé entre Bac-lé et Song-hoa!

J'en veux beaucoup à ce petit chemin de fer, car il a tué les autres dans l'œuf par ses extravagances.

Ce n'est pas avec des convois de wagons que se fait pour l'instant le commerce, dans la province du Yunnan, mais avec des con-

vois d'animaux de bât, dont M. Happer définit le rôle d'une façon typique dans son rapport de 1889 :

« La mule que l'on rencontre partout dans « les sentiers escarpés, comme sur les routes « faciles de nos plateaux, est véritablement *le* « *vaisseau des montagnes et des plaines*, avec « son muletier comme pilote, et constitue pour « notre commerce une flotte considérable d'un « caractère tout spécial. Mules et chevaux, quoi- « que petits, sont néanmoins des bêtes solides. « Ils font de longues étapes de 50 à 75 lis « (25 à 37 kilomètres) avec des fardeaux de « 120 catties (70 kilogrammes) qui paraissent « souvent disproportionnés à leur petite taille.

« C'est plaisir de les voir, ornés de grelots et « de cocardes rouges, marcher au son du *gong* « qui marque le pas, en pelotons de cinq que « dirige un muletier à turban, et précédés de leur « chef de file qui porte fixées au fronteau les « couleurs de son maître. Leur entretien coûte « peu ; les muletiers s'arrêtent vers le milieu du

« jour dans un endroit où l'on trouve un peu de « verdure et d'eau. A ce repas fourni par la « nature on ajoute quelques poignées de hari- « cots et de maïs ; et quand on campe le soir, « on retrouve encore de l'herbe fraîche qui sert « à la fois de nourriture et de litière.

« Il y a 12,647 bêtes de somme qui vont et « viennent ainsi, et cette large *flotte* n'est « pas de trop pour Mongtze, grâce à la situa- « tion qu'elle occupe sur le plateau le plus sud « de la province, grâce surtout à son voisinage « du fleuve Rouge, et aux routes bien entrete- « nues qui mettent à sa portée les divers entre- « pôts du Yunnan. »

Le nombre des bateaux entrés à Manhao en 1890 a été de 1,267 avec 3,864 tonnes de marchandises, contre 1,703 bateaux portant 5,234 tonnes, pour l'année 1891.

Le chiffre des animaux de bât, comme celui du tonnage pour les ports, peut donner aussi des évaluations précises sur l'état du mouvement commercial ; et, si nous considérons qu'il

s'est élevé à 56,323 pour 1890, et à 76,647 pour l'année 1891, il est facile d'en déduire l'accroissement correspondant des affaires.

Tous ces chiffres ne sont-ils pas assez éloquents pour tracer la voie à nos compatriotes? Un champ immense est ouvert à leur activité, et de brillantes perspectives s'ouvrent devant eux. Ce serait le moment d'agir.

L'opération la plus sérieuse, celle qui assurerait au commerçant comme à l'industriel français le profit le plus sûr et le plus légitime, serait assurément la création d'un comptoir commercial à Mongtze, et par comptoir j'entends un entrepôt considérable, où seraient exposés tous les produits de l'industrie française, susceptibles d'être achetés au Yunnan.

Notre commerce ne tarderait pas à prendre un développement colossal, qui rappellerait l'époque des princes marchands de Shanghaï et de Hong-kong, que j'ai trouvés en 1860 à l'apogée de leur grandeur, et que j'ai vus disparaître successivement, à mesure que le télégraphe et

la vapeur transformaient les conditions du commerce, et lui imposaient une sorte de niveau égalitaire. Nous trouverions au Yunnan, comme jadis dans les premiers ports ouverts au commerce, des millions de gens affamés de produits européens, et prêts à nous livrer en échange leur opium et leurs métaux.

Et tout ce commerce nous est réservé si nous le voulons, car nous possédons la route la plus courte, et partant la plus économique, pour pénétrer en Chine. Quoi qu'en disent les Anglais et quoi qu'ils fassent, l'ouverture du port de Chungking ne menace pas de neutraliser les avantages que nous donne la voie du fleuve Rouge. En admettant même que les bateaux à vapeur remontent dès aujourd'hui jusqu'à Chungking, ce qui leur demanderait plus d'une semaine à partir de Shanghaï, les marchandises auront à faire un trajet de 40 jours à travers les montagnes pour atteindre le Yunnan, où elles arriveront grevées, non seulement de frais de transport énormes, mais encore de taxes consi-

dérables prélevées par les mandarins des provinces qu'elles auront traversées, et qui augmenteront leur coût de 100 0/0.

Par le Tonkin, au contraire, ces mêmes marchandises iront de Haïphong à Yunnan-fu en 22 jours, et les droits de transit et d'entrée en Chine ne s'élèveront qu'à 7 1/2 0/0. Malgré cet avantage immense que nous présente la voie du fleuve Rouge, nous n'avons pas su encore en tirer parti.

Un comptoir commercial fondé à Mongtze par une riche compagnie aurait des moyens d'action puissants, que l'initiative privée ne réussirait pas à mettre en ligne, et dans les circonstances présentes il faut *faire grand* pour atteindre le but. Nos industriels et nos manufacturiers s'empresseraient d'approvisionner ce comptoir de leurs produits, et n'hésiteraient pas à lui envoyer en consignation des marchandises qu'ils n'auraient pas osé confier à une simple maison de commerce. Les agents de la compagnie connaîtraient bientôt les besoins du

pays. Beaucoup d'articles, que leur poids ou leur volume a empêchés de transiter jusqu'au Yunnan, trouveraient, avec les nouveaux moyens de transport que l'on ne tardera pas à établir, un débouché certain et rémunérateur sur les marchés de la province.

La création de cet entrepôt bouleverserait, à notre profit, les habitudes commerciales du pays.

Pour se procurer les produits du Yunnan, les marchands de Canton sont obligés de faire transporter à grands frais, et non sans de grands risques, jusqu'à Mongtze les marchandises d'échange qu'ils achètent aux maisons anglaises et allemandes de Hong-kong.

S'ils trouvent ces mêmes articles tout rendus au Yunnan, et moins chers probablement que les produits similaires de provenance étrangère, car ils n'auront pas été grevés des mêmes frais, les marchands auront intérêt à se fournir dans les magasins de la compagnie.

Pas de risques à courir, pas de perte de temps

et par conséquent d'argent, car le taux de l'intérêt est très élevé; personnel de leur maison réduit pour ainsi dire à un seul agent au Yunnan, tels sont les avantages que les Chinois trouveraient en s'adressant à nous, et leur parti sera vite pris.

Les marchandises étrangères cesseront d'arriver par la route de Canton, et même en grande partie par celle de Chung-king, et nous aurons conquis, pour nos produits exclusivement, le Yunnan tout entier, et le tiers du Sze-tchuen, c'est-à-dire 35 ou 40 millions d'acheteurs. *Il suffit de vouloir.*

XIV

PRODUITS D'IMPORTATION ET D'EXPORTATION DU YUNNAN

Coton brut. — Filés. — Cotonnades. — Opium. — Étain. — Sel. — Cuivre. — Musc. — Produits du Thibet.

Il n'entre pas dans mon esprit d'énumérer tous les produits d'importation et d'exportation du Yunnan dont le nombre augmente chaque année.

En 1889, soixante-dix-huit articles seulement figuraient dans le rapport des douanes chinoises. Leur chiffre s'est élevé successivement à 212 en 1890, puis à 265 pour 1891, et avec un peu d'observation et d'étude, nos commerçants réussiront à en trouver beaucoup d'autres.

Parmi ces articles, il y en a 8 surtout qui méritent une mention spéciale, à cause de leur importance actuelle, ou de l'intérêt qu'ils présenteront plus tard, quand on aura su les détourner de la route qu'ils suivent maintenant, et les diriger par la voie du Tonkin.

Je dirai donc quelques mots sur le coton, les filés, les cotonnades, l'opium, l'étain, le cuivre, le sel et le musc, et je terminerai en signalant à l'attention de nos commerçants les produits du Thibet, qui peut aussi être compris dans notre sphère d'action.

Coton.

Le Yunnan produit très peu de coton, et il est de qualité tellement inférieure qu'on peut considérer cet appoint comme une quantité négligeable. C'est en 1883 seulement, d'après les missionnaires, que l'on a commencé à planter du coton dans la partie sud de la province, qui ne recevait plus sa provision ordinaire du

Hupeh et du Tonkin, à cause du trouble apporté dans les affaires par l'imbroglio franco-chinois.

Les mêmes causes ramenant les mêmes effets, il s'était produit là un fait analogue à ce qui s'est passé pendant la guerre de sécession. La disparition du coton sur les marchés d'Europe avait déterminé l'Égypte à tenter cette culture, qui lui a donné de si beaux résultats.

Le Yunnan a été moins heureux, soit à cause du mauvais choix de la graine, soit en raison des qualités négatives du climat et du sol.

Dès 1885, une grande quantité de coton indigène avait été apportée à Yunnan Sèn, et on avait eu l'espoir un instant que la production serait suffisante pour toutes les cotonnades tissées dans le sud et le centre du pays ; mais on ne tarda pas à lui préférer, pour la qualité, le coton du Laos et de la Birmanie, qui est lui-même très inférieur à celui du Tonkin.

Le coton indigène se vendait alors 148 francs, et celui de Birmanie 160 francs le picul.

Le premier ne compte plus, et le second ne tardera pas à céder la place au nôtre, qui est plus estimé et qu'on paiera moins cher.

Le coton qui arrivera par la voie du fleuve Rouge trouvera donc au Yunnan un marché capable d'en absorber une quantité indéfinie.

Avant que cette route fût ouverte, la Birmanie fournissait une moitié de la province ; l'autre moitié était approvisionnée par Canton et Suifou, qui apportaient le coton cultivé dans les provinces centrales de la Chine ; mais les frais de transport augmentaient son prix de plus de 200 0/0.

Un produit aussi encombrant devait naturellement prendre la route la plus économique, c'est-à-dire celle du Tonkin.

Les chiffres de la douane sont venus confirmer ces prévisions.

Coton importé à Mongtze.

	QUANTITÉ.	VALEUR.	PRIX MOYEN.
1890.	Piculs 1870,66.	Hk. Tls. 32644	Hk.Tls. 17,44 le picul = fr. 111,61
1891.	Piculs 3860,54.	Hk. Tls. 70838	Hk.Tls. 18,34 le picul = fr. 117,44

La quantité importée a donc plus que doublé en deux ans, et cette progression est encore restée inférieure à la demande, puisque l'article a augmenté de 6 francs par picul.

La culture du coton, sur laquelle l'activité de nos colons s'est portée spécialement depuis l'année dernière, est donc appelée à un très grand avenir. Cette culture, d'un rendement rapide et sûr, constituera, j'en ai la conviction, la plus grande richesse de notre colonie, et on ne saurait craindre de lui donner trop d'extension, car un débouché illimité s'ouvre devant elle, non seulement au Yunnan, mais encore au Japon, dont les usines chôment souvent, faute de matière première que lui refuse son propre sol pourtant si fertile.

L'importation du coton au Yunnan et au Japon devrait tenter aussi nos commerçants. Pourquoi laissent-ils ce monopole aux Chinois? Il serait si facile de le leur disputer, et d'aller comme eux chercher ce riche produit au Cambodge, au Than-Hoa et dans le

Binh-Thuan. Le profit compenserait largement la peine.

En voici un léger aperçu :

Le coton brut non égrené du Cambodge coûte :

A Saigon	5 $ 35 le picul.
Frais jusqu'à Osaka	0 $ 80
Total	6 $ 15
Prix à Osaka	7 $ 35
Bonéfice	1 $ 20 par picul.

Les directeurs de la filature et du tissage japonais d'Osaka sont prêts à entrer en relations d'affaires, si on veut leur envoyer des échantillons et des prix consciencieux.

La perspective est plus belle encore du côté du Yunnan. Le coton égrené, de bonne qualité, vaut en moyenne 16 fr. 80 le picul à Hanoï.

Rendu à Mongtze, il reviendrait, tous frais payés, à 21 dollars au maximum, et il se vend 28 dollars.

Ce serait donc un bénéfice de 7 dollars par picul.

Filés de coton.

Le coton filé arrive à Mongtze en balles de 68 catties net, plus 4 à 5 catties d'emballage, soit 72 catties pour une demi-charge de mulet.

Un paquet de filés (*skine*) contient 10 écheveaux et pèse 7 catties 1/2. Il y a 9 paquets dans une balle.

Les négociants chinois achètent ces filés à Hong-kong, et paient d'ordinaire de 61 à 65 dollars, pour une balle contenant 40 paquets qui pèsent 3 piculs.

Cette balle est expédiée à Hanoï, et c'est là qu'on la défait pour procéder au nouvel emballage dont j'ai parlé plus haut, qui permet aux mulets et aux chevaux de transporter cette marchandise de Manhao à Mongtze.

Les filés ordinaires comprennent presque exclusivement du n° 20 et un peu du n° 18. Ceux de qualité supérieure sont du n° 40.

A la date du 26 avril 1892, le prix était de

Hk. Tls. 1,74 par paquet de 10 écheveaux, soit Hk. Tls. 23,2 ou 35 $ 73 par picul.

Les frais de transport de Hong-kong à Mongtze s'élèvent tout compris à Hk. Tls. 1,60 par demi-charge de 65 à 75 catties, soit à Hk. Tls. 2,30 ou 3 $ 50 par picul.

En résumé :

Prix d'achat à Hong-kong.....	21 $ 00 le picul.
Frais jusqu'à Mongtze.....	3 $ 50
Prix de revient.....	24 $ 50
Prix de vente à Mongtze.....	35 $ 73
Le profit réalisé serait donc de.....	11 $ 23 par picul.

Le commerce des filés au Yunnan se chiffre par plus de 9 millions de francs !

Ainsi que le font prévoir les statistiques de Mongtze, et surtout celles du port de Pakhoï par lequel passait primitivement tout ce commerce, et qui le voit décroître chaque année à mesure qu'il se développe du côté du Tonkin, cette marchandise encombrante est appelée, comme le coton, à transiter par le fleuve Rouge.

Ces filés sont employés par les aborigènes pour faire une cotonnade qu'ils préfèrent au tissu étranger. Ils s'en servent surtout pour faire la chaîne, et ils emploient le coton brut du Tonkin pour la trame.

Comme les cotonnades tissées dans le pays continueront longtemps encore à être plus demandées que les autres, il en résulte que la consommation des filés ne pourra qu'augmenter, entraînant dans son mouvement ascensionnel la matière première du Tonkin qui marche parallèlement avec elle.

Voici la progression suivie par cette importation :

QUANTITÉ.	VALEUR.	PRIX MOYEN.
—	—	—
1889. Filés..... 1387 piculs.	Hk. Tls. 31915	
sans indication de provenance.		
1890. Filés de l'Inde. 9708 piculs.	Hk. Tls. 261025	Hk. Tls. 26,88 ou fr. 172,02
d° Filés anglais. 23 piculs.	647	Hk. Tls. 28,13 ou fr. 180,03
1891. Filés de l'Inde. 14262 piculs.	Hk. Tls. 359503	Hk. Tls. 25,20 ou fr. 161,28
d° Filés anglais. néant.		

Cet article a donc augmenté de plus du tiers

en 1891; mais les filés de Manchester ont dû céder la place à ceux de Bombay, qui sont moins chers et répondent mieux aux goûts et surtout aux besoins des indigènes, en raison même de leur qualité inférieure.

Comme on le voit, nos filés ne sont pas représentés au Yunnan, et du reste ils ne font pas meilleure figure au Tonkin où l'importation a été *nulle* en 1891. « Les maisons qui avaient « tenté l'essai en 1889 et 1890 ont dû y renoncer « et réexporter en France les filés qui restaient « invendus. Ce résultat, dû autant à l'insuffi- « sance de protection qu'au défaut de similitude « dans les produits français expédiés ici, est « profondément regrettable, alors surtout que « la voie du Yunnan est ouverte par le fleuve « Rouge, et que celle du Quang-Si le sera dans « une année ou deux par le chemin de fer de « Langson ». (Rapport des douanes du Tonkin pour 1891.)

Nous avons succombé comme Manchester, qui a été supplanté sur les marchés de l'Extrême-

Orient par Bombay, dont l'industrie jouit d'une situation privilégiée.

La proximité de la matière première, la liberté du travail qui n'est pas entravée par les nécessités sociales, et le bas prix de la main-d'œuvre que fait ressortir encore la baisse du change, rendent la lutte impossible pour les produits européens.

Le seul moyen de nous assurer les 15 ou 20 millions que nous offre un si beau débouché, est de créer des filatures à Hanoï.

Elles se trouveraient, au Tonkin, dans les conditions économiques qui ont fait le succès des manufactures de Bombay, et aux portes mêmes de ce marché immense dont nous détenons la clef.

Cotonnades.

Cotonnades chinoises. — Le chiffre des cotonnades nécessaires à la consommation d'une grande province comme le Yunnan, et des pays circonvoisins qui vivent de sa vie commerciale,

doit être assurément considérable ; mais il est impossible d'évaluer cette quantité d'une façon précise, car il nous manque cette base mathématique que donnent les statistiques de douane.

Les étoffes indigènes sont tissées en partie dans le pays, et beaucoup viennent du Hupeh, du Szetchuen, du Honan et de Canton, par de nombreuses barrières qui gardent le secret de leurs opérations.

Pour se rendre compte approximativement de l'importance de ce commerce, on en est donc réduit à calculer le nombre probable des consommateurs, et je crois rester au-dessous de la vérité en fixant ce chiffre à 35 millions.

J'ai devant moi des échantillons de ces diverses cotonnades, et ce qui frappe tout d'abord, c'est leur étroitesse et le défaut de finesse qui les caractérise.

Les étoffes faites au Yunnan présentent de grandes différences au point de vue de la qualité. Les unes sont tissées entièrement avec des filés indigènes, et sont très grossières ; les

autres mixtes, c'est-à-dire composées de filés étrangers pour la chaîne, et de coton filé dans le pays pour la trame, sont bien supérieures aux précédentes pour la régularité et la solidité.

La largeur est de 29 à 31 centimètres, et la longueur de 20 à 28 pieds.

En général, la pièce a 27 pieds (8m 65c) de longueur. Elle se vend :

	fr. c.
1re qualité	3,84
2e —	3,04
3e —	2,24

Il est inutile de faire remarquer qu'il y a beaucoup de variétés entre ces trois catégories; car chaque pièce émane pour ainsi dire d'un métier différent.

Pour les cotonnades de couleur, on ajoute au prix ordinaire les frais de teinture dont voici un aperçu :

	fr. c.
En vert	0,48
En bleu	0,48
En noir brillant	0,80
En rouge	1,20

Binh-Thuan. Le profit compenserait largement la peine.

En voici un léger aperçu :

Le coton brut non égrené du Cambodge coûte :

A Saigon	5 $ 35 le picul.
Frais jusqu'à Osaka	0 $ 80
Total	6 $ 15
Prix à Osaka	7 $ 35
Bénéfice	1 $ 20 par picul.

Les directeurs de la filature et du tissage japonais d'Osaka sont prêts à entrer en relations d'affaires, si on veut leur envoyer des échantillons et des prix consciencieux.

La perspective est plus belle encore du côté du Yunnan. Le coton égrené, de bonne qualité, vaut en moyenne 16 fr. 80 le picul à Hanoï.

Rendu à Mongtze, il reviendrait, tous frais payés, à 21 dollars au maximum, et il se vend 28 dollars.

Ce serait donc un bénéfice de 7 dollars par picul.

Filés de coton.

Le coton filé arrive à Mongtze en balles de 68 catties net, plus 4 à 5 catties d'emballage, soit 72 catties pour une demi-charge de mulet.

Un paquet de filés (*skine*) contient 10 écheveaux et pèse 7 catties 1/2. Il y a 9 paquets dans une balle.

Les négociants chinois achètent ces filés à Hong-kong, et paient d'ordinaire de 61 à 65 dollars, pour une balle contenant 40 paquets qui pèsent 3 piculs.

Cette balle est expédiée à Hanoï, et c'est là qu'on la défait pour procéder au nouvel emballage dont j'ai parlé plus haut, qui permet aux mulets et aux chevaux de transporter cette marchandise de Manhao à Mongtze.

Les filés ordinaires comprennent presque exclusivement du n° 20 et un peu du n° 18. Ceux de qualité supérieure sont du n° 40.

A la date du 26 avril 1892, le prix était de

« grey shirtings » ; mais cette avance n'est que fictive. L'offre l'a emporté de beaucoup sur la demande. Aussi les arrivages ont-ils été nuls au commencement de la saison de 1892, et, comme M. Happer en demandait la raison, les négociants chinois lui ont répondu qu'il leur restait en magasin un stock considérable de cotonnades dont ils ne pouvaient pas se défaire.

Il faut reconnaître du reste que ce commerce en est actuellement à la période de tâtonnement. Jusqu'ici les tissus étrangers n'avaient pu pénétrer au Yunnan, à cause des frais de transport et des droits qu'ils devaient acquitter. On avait apporté tout au plus des étoffes de qualité inférieure, par conséquent très légères, afin de pouvoir se rattraper par la diminution du poids, sur les dépenses qu'entraînait un long voyage à dos de mulet. Cette manière d'opérer avait jeté sur les produits européens un certain discrédit contre lequel ils ont à lutter maintenant.

Il est difficile de tirer quelque conclusion

d'un essai limité à un court espace de deux ans seulement; on a pu néanmoins voir se dessiner le goût des acheteurs.

Les « grey shirtings » l'emportent de beaucoup sur les « white », qui tendent à disparaître du tableau.

Les « T. Cloth » de 36 pouces sont plus demandés que ceux de largeur moindre.

Les « velveteens » prennent aussi une avance marquée.

En résumé, l'importation des cotonnades étrangères au Yunnan est loin d'avoir atteint la progression sur laquelle on avait le droit de compter. Si elles n'ont pas eu le succès rapide obtenu par les filés de l'Inde, cela provient de ce qu'elles ne répondaient pas à un besoin réel du pays, et la raison en est bien simple.

Les indigènes préfèrent et préfèreront longtemps encore les cotonnades qu'ils tissent eux-mêmes, à toutes celles que nous pourrons leur offrir, surtout avec les dimensions qu'on cherche à leur imposer.

Ce n'est pas seulement une question d'habitude pour eux, mais une nécessité réelle.

Leurs vêtements, d'une coupe immuable que la mode mettra des siècles à entamer, pour les femmes aussi bien que pour les hommes, trouvent, dans les petites largeurs propres aux étoffes du pays, des mesures calculées depuis les âges préhistoriques de façon à donner le moins de déchet possible.

De plus, comme le fait observer judicieusement un missionnaire anglais qui est resté plusieurs années à Ta-li-fu, et a pu se rendre compte exactement de l'état des esprits sur cette question, les cotonnades étrangères sont trop belles, par conséquent trop chères, et elles ont le défaut grave de donner plus de peine que les autres au lavage. « They hold the dirt », dit-il, et il en parlait savamment, car il a soin d'ajouter qu'il lui est arrivé maintes fois d'aider sa femme, quand elle ne trouvait pas de blanchisseuse.

Il ne faut donc pas être surpris de l'insuccès

relatif que rencontrent les tissus de l'Angleterre et de l'Inde sur les marchés du Yunnan, puisque la qualité qui devrait militer en leur faveur est au contraire un obstacle à leur diffusion parmi les indigènes.

C'est à ce dernier écueil, la *qualité supérieure*, que nos manufacturiers se heurtent surtout dans les vaines tentatives qu'ils font pour lutter avec les importations étrangères. Ils s'obstinent plus encore que leurs concurrents à vouloir démontrer aux indigènes qu'il y a avantage et économie à acheter de bons produits.

Cette vérité n'a pas échappé aux gens du Yunnan; mais leur « buying power » a des limites qu'ils ne peuvent dépasser, et ils sont condamnés à acheter des articles inférieurs. Il faut se mettre à leur portée si l'on veut réussir.

Longtemps encore les conditions resteront les mêmes pour le Tonkin, le Laos, l'Annam, et la province reculée du Yunnan.

Nous devons par conséquent adapter nos produits à la situation, et non pas attendre que

la situation s'adapte à eux. Il faut enfin savoir se conformer aux besoins de l'acheteur, et *se résoudre à lui offrir des étoffes de petite largeur.*

Le champ est assez vaste pour mériter une étude et des efforts spéciaux, et le morceau en vaut la peine, car la fortune récompensera l'audacieux qui sortira de la routine suivie jusqu'ici.

Opium.

L'opium ! On ne paraît pas se douter en France de l'importance de cette question que l'on a le plus souvent traitée et résolue *d'un cœur léger.*

Elle a été, et elle est encore pour le Tonkin, la boîte de Pandore, d'où se sont déversés tous les maux qui l'accablent et les désespérances qui l'envahissent. Aurons-nous le courage et le bon sens de la refermer après avoir eu la maladresse de l'ouvrir ?

C'est de là que dépendent la *pacification du pays*, et le *développement normal et régulier de son commerce*.

A l'appui de ces prémisses, je ne puis mieux faire que de résumer un article publié au mois de juillet 1889 par le *Courrier d'Haïphong*, et dans lequel l'auteur anonyme fait preuve d'un grand talent d'observation, et d'une sorte de prescience :

« Le Yunnan exporte en grandes quantités « l'étain et surtout l'opium dont la culture « couvre le tiers de la province.

« D'après des chiffres officiels, on a constaté « en 1888 qu'il était sorti par la route de Pai-sé, « à destination de Canton et de Pakhoï, 14 mil- « lions d'opium et 2 millions d'étain, auxquels « il convient d'ajouter 3 millions de produits « divers, soit en tout 19 millions de francs, en « échange desquels il est entré au Yunnan la « même valeur de filés, cotonnades, flanelles, « bimbeloterie, etc., etc.

« Ce trafic de près de 40 millions à l'impor-

« tation et à l'exportation, qui n'a pu prendre
« la route du Tonkin parce que toute relation
« commerciale était interdite, passera-t-il main-
« tenant par le fleuve Rouge ?

« Pour qu'un produit pénètre dans une con-
« trée, il doit y être attiré soit par les besoins
« du pays devenu consommateur, soit par
« les avantages qu'il présente comme voie
« commerciale, et qui permettront à ce produit
« de se déverser au dehors, sur des marchés
« consommateurs, dans des conditions écono-
« miques favorables.

« Or l'opium, le principal article d'exporta-
« tion du Yunnan, celui qui nous serait le plus
« précieux pour l'échange de nos marchandises,
« est condamné fatalement à fuir le Tonkin
« tout aussi bien *au point de vue du transit*
« *que de la consommation locale* :

« 1° Comme article de transit, il ne peut
« abandonner la route de Pai-Sé et prendre la
« voie rapide et plus économique du Tonkin
« pour se rendre à Canton ou ailleurs, car il

« devra d'abord payer 20 taëls en sortant de
« Chine, et pour y rentrer il sera forcé d'ac-
« quitter des droits énormes d'importation qui
« compenseront l'économie du transport.

« Donc l'opium ne transitera pas. »

Les événements ont démontré la justesse de de ces prévisions. Sur 15 millions de francs d'opium, au bas mot, exporté par le Yunnan, il en est passé seulement pour 156,000 francs en 1890, et 174,000 en 1891.

2° Comme article de consommation, l'opium se trouve consigné à la frontière par la ferme que nous avons établie, mais *il entre quand même en contrebande*, non seulement sans profit pour le fermier ni pour nous, mais en causant dans le pays les plus affreux ravages.

Il est donc clairement indiqué de supprimer la ferme.

« Ce serait la suppression de la grande pira-
« terie-contrebande qui s'organise aujourd'hui
« et remplace la piraterie d'autrefois. Les pil-
« lards épars de la frontière sino-annamite

« font place à des bandes organisées de con-
« trebandiers armés. Une bande de pirates est
« signalée ; souvent elle ne vient ni pour piller
« un village, ni pour enlever un poste et lui
« voler ses armes ; elle passe simplement, em-
« portant avec elle deux ou trois mille taëls
« d'opium d'une valeur de 15,000 francs. Si
« le coup réussit, la bande a gagné au moins
« le tiers de la somme en peu de jours et sans
« courir de grands risques, dans une région
« difficile où il est impossible de les poursuivre
« à travers des sentiers connus des seuls con-
« trebandiers.

« Combien passent ainsi sur l'immense fron-
« tière terrestre de Monkaï à Laokaï par
« Langson, sans qu'on s'en aperçoive le moins
« du monde !

« On se plaint d'un redoublement de pira-
« terie dans ces régions. Piraterie ? non pas,
« mais contrebande presque uniquement. Tant
« qu'il y aura au Tonkin la ferme d'opium,
« qu'elle vendra une piastre et demie une once

« d'opium, qui ne vaut que 0 $ 70, il sera « impossible d'empêcher la piraterie, c'est-à-« dire la contrebande ; et on dira en France : « le Tonkin n'est pas pacifié ! »

Ces paroles prophétiques ont été écrites en 1889, et leur vérité trace au gouvernement la conduite qu'il doit tenir.

L'opium est la monnaie d'échange par excellence du Yunnan. Nous ne pouvons l'accepter en payement de nos marchandises, et les habitants du Yunnan à leur tour ne peuvent prendre nos marchandises parce qu'ils n'ont pas d'autre monnaie à nous offrir.

Il faut absolument sortir de ce cercle vicieux. L'intérêt du pays et de notre commerce l'exige impérieusement.

Le remède proposé par l'auteur de l'article me semble devoir résoudre pratiquement et avantageusement ce problème ardu en apparence.

« Qu'on supprime la ferme en la remplaçant « par un droit d'entrée sensiblement égal au

« droit de sortie de Chine, 20 taëls ou 30 pias-
« tres.

« Ce droit rapportera, lui seul, en un an,
« plus que la ferme d'opium ne payera jamais
« jusqu'à la fin de son contrat. Il donnera sa-
« tisfaction aux Annamites à qui on vendra l'o-
« pium qu'ils préfèrent un tiers moins cher que
« celui de la ferme, et supprimera en même
« temps la piraterie-contrebande sur toute la
« frontière. »

Je m'associe patriotiquement à la proposition énoncée ci-dessus, car je suis convaincu, moi aussi, que ce moyen radical mettrait fin à tous nos ennuis.

Le Yunnan aurait un intérêt commercial et un avantage financier à diriger tout son opium vers notre frontière, et nous serions là pour en prendre charge.

Ce produit aurait ainsi moins de tendance à s'égarer entre les mains des contrebandiers, et ces derniers, du reste, ne trouveraient plus au Tonkin un débouché rémunérateur. Ils seraient

donc obligés de déposer les armes, car la guerre acharnée qu'ils nous font n'a pas *d'autre mobile* que *l'appât d'un profit considérable que nous avons l'imprévoyance de laisser à leur portée.*

Indépendamment de l'épargne qui en résulterait pour la vie de nos soldats, et de l'économie que nous ferions sur les frais de colonnes, le Protectorat réaliserait encore un bénéfice sérieux, après avoir désintéressé largement le fermier auquel nous avons concédé ce monopole désastreux.

Étain.

L'étain du Yunnan provient exclusivement des mines de Ko-tchiou. Il est connu dans le commerce sous le nom de « Plank tin » (étain en planche), en raison de sa forme. On le coule dans des moules qui ont 0^m, 35 sur 1^m, 10 de long, et une profondeur de 0, 05 centimètres.

Pour la facilité du transport, on coupe les

saumons en deux morceaux d'un demi-picul chaque qui forment la charge d'un mulet.

Cet article constitue à lui seul les 86 centièmes du commerce d'exportation. Il présente le chiffre de 29,167 piculs pour l'année 1891 contre 22,121 exportés en 1890.

Son prix était autrefois de 8 à 9 taëls, mais il est monté rapidement à 13 et 14 taëls après la rébellion, et il est actuellement à 18 taëls. Il a augmenté naturellement au fur et à mesure de la demande, devenue d'autant plus pressante que l'opium était exclu du marché tonkinois.

L'étain restant ainsi le seul moyen d'échange important pour les produits chinois ou étrangers qui arrivent au Yunnan en quantités croissantes, il a atteint un prix qui va bientôt cesser d'être rémunérateur pour les transactions dont il est la base.

Le traitement appliqué à l'opium dans notre colonie commence à réagir d'une façon sérieuse sur le commerce d'importation qui touche à une

période critique, ainsi que M. Happer le fait remarquer dans son rapport de 1891.

« Les négociants chinois affirment qu'en « achetant l'étain au prix actuel, ils n'ont d'au- « tre avantage que celui d'économiser les frais « de banque qu'ils auraient à payer, s'ils fai- « saient des remises en argent à leurs commet- « tants de Hong-Kong et de Canton.

« Comme ils ne peuvent se servir de l'opium, « et que l'étain est le seul article d'échange « dont ils puissent disposer pour écouler leurs « produits, ils sont obligés d'exporter ce métal « comme marchandise de retour, et la concur- « rence pour l'obtenir est arrivée à un tel degré « que les payements se font d'avance, long- « temps avant la livraison.

« Les prétentions des propriétaires de mines « se sont accrues en conséquence, et ne laissent « plus à l'acheteur d'autre bénéfice que celui « dont il a été question plus haut.

« Dans ces circonstances, le surplus des im- « portations prendra chaque année une pro-

« portion plus grande ou ce commerce s'arrê-
« tera ; car, quoique l'étain ait été exporté en
« plus grande quantité en 1891, il est encore
« loin de couvrir le chiffre des exportations
« auxquelles il aurait dû suffire comme moyen
« d'échange.

« L'opium rétablirait cet équilibre. C'est
« pour cela que les marchands voudraient voir
« le Tonkin l'accepter sur ses marchés, car ils
« pourraient se procurer cet article en paye-
« ment de leurs marchandises sur tous les
« points du Yunnan, tandis que l'étain qui est
« extrait dans le voisinage de Mongtze ne con-
« serve sa valeur d'échange que dans un rayon
« très limité.

« Aussi ont-ils accueilli avec un vif intérêt le
« bruit qui a couru, que le gouvernement du
« Protectorat avait l'intention de proposer au
« fermier la résiliation de son contrat qui finis-
« sait à la fin de 1892, et qu'on a renouvelé
« pour huit ans.

« Cette résolution, à leur avis, donnerait

une vive impulsion au transit du fleuve Rouge, car l'opium, en raison de sa grande valeur sous un petit volume, serait un moyen d'échange spécialement utile pour le genre d'affaires qui se fait au Yunnan. »

Sel marin.

La fabrication du sel marin est l'industrie la plus importante du Tonkin, de l'Annam et de la Cochinchine, et fait vivre une population considérable sur cette longue côte qui s'étend du Cambodge à la Chine.

Le sel était autrefois le principal produit l'exportation du Tonkin. Il s'échangeait contre le thé, l'opium, les drogues chinoises, etc., et servait de monnaie pour les petites transactions.

Son prix était d'une 1/2 piastre à Hanoï et il se vendait 6 à 7 piastres le picul à Manhao.

La clause de notre traité avec la Chine, qui en défend l'importation au Yunnan, a donc été un

coup sérieux porté tout à la fois à l'industrie indigène et à notre commerce.

Je n'aurais pas à parler de cet article prohibé, si je n'avais l'arrière-pensée qu'il est possible, et qu'il est de notre devoir, de remédier à cette situation regrettable.

Bien que le sel ne doive pas, théoriquement, pénétrer au Yunnan, il s'y infiltre néanmoins en quantité notable, et j'ai vu des caravanes entières de mulets chargés de sel partir de Laokaï, et traverser la frontière sous l'œil bienveillant des autorités chinoises, qui sont les premières à profiter d'un mal qu'elles sont le plus souvent impuissantes à empêcher.

Le sel gemme du Yunnan, que l'on a voulu favoriser en édictant cette prohibition contre le nôtre, a un goût amer et détestable auquel les indigènes paraissent ne pas s'être accoutumés plus que moi, et c'est avec plaisir qu'ils verraient le sel annamite arriver sur leurs marchés.

Cette question est venue plusieurs fois sur le

tapis dans nos conversations avec les mandarins de Mongtze, et tous étaient d'accord pour admettre qu'il vaudrait mieux établir un droit élevé sur le sel que de lui fermer la porte, puisque la contrebande le fait entrer par la fenêtre, et qu'il est une cause perpétuelle de troubles pour le pays, comme l'opium l'est pour nous.

Le moment est donc propice pour leur dire : *Passez-nous le sel, nous vous passerons l'opium.*

On arriverait facilement à une entente commune, par l'intermédiaire de notre consul, sans qu'il soit nécessaire pour cela d'entreprendre une aussi grosse affaire que la revision d'une clause de traité avec la Chine.

Cuivre.

Bien que le cuivre ne figure pas au tableau des exportations, il n'est pas sans intérêt de lui consacrer quelques moments d'étude, car cet article, à l'égal de l'étain et de toutes les

marchandises lourdes et encombrantes, est destiné fatalement à prendre tôt ou tard la voie du fleuve Rouge, surtout si une ligne ferrée relie Mongtze à Yunnan-Fu.

Il constituerait alors pour nos compagnies de transport un fret important, dont nous pouvons apprécier la valeur à l'aide de chiffres puisés à des sources officielles.

Le Yunnan possède une grande quantité de mines de cuivre ; il y en a sur tous les points de son territoire, et celles de l'Ouest et du Sud qui se trouvent dès maintenant dans notre zone d'attraction ne sont pas les moins riches.

Le cuivre est un article de première nécessité pour le gouvernement de Pékin, puisque ce métal sert à fondre les milliards de sapèques qui forment, avec les lingots d'argent, la seule monnaie courante de ses 400 millions de sujets.

Aussi n'a-t-il pas hésité à faire les plus grands sacrifices pour dompter la rébellion musulmane, qui l'avait privé tout à coup des 63,000 piculs

de cuivre (3,800 tonnes) que la province lui fournissait comme redevance annuelle, et de la quantité plus grande encore qu'elle envoyait aux fonderies provinciales.

Depuis lors, malgré l'énergie développée par le vice-roi Tsen-yu-ying, qui avait à cœur de réaliser les projets qu'il nourrissait déjà quand il n'était que *Futaï*, l'industrie minière, presque anéantie par les ravages de la guerre, ne s'est relevée qu'avec une extrême lenteur, et ce n'est pas sans peine que la province a pu expédier en dix ans 50,000 piculs de cuivre seulement, c'est-à-dire une quantité inférieure à ce qu'elle donnait annuellement avant la rébellion.

Assailli par la crainte de voir le Trésor manquer de ce métal, dans un moment où la Chine faisait appel à toutes ses ressources pour lutter contre nous, le ministre des finances O-lo-ho-pu demandait rapports sur rapports au vice-roi et au gouverneur du Yunnan, en vue de remédier à cette éventualité menaçante.

On peut suivre dans la *Gazette de Pékin*, à

partir de 1883, les préoccupations graves que cette question a causées au gouvernement chinois. Le système de réglementation des mines, où l'État s'adjugeait la part du lion, fut revisé de façon à laisser un peu plus de marge aux producteurs, et le contrôle, livré exclusivement aux mandarins qui absorbaient les bénéfices par leurs exactions, fut partagé entre eux et un comité de marchands.

Les procédés d'exploitation étant trop primitifs et trop coûteux, on pensa à leur substituer des moyens plus scientifiques; mais on s'arrêta malheureusement à une demi-mesure. On se contenta d'envoyer deux ingénieurs japonais sur les lieux, et d'acheter en Europe des appareils de ventilation et des pompes d'épuisement pour une somme dérisoire de 40,000 taëls. Une avance de 2 millions de taëls, et un subside annuel de 1 million de taëls avaient été accordés par décret impérial au vice-roi Tsen-yu-ying, pour encourager et aider les propriétaires de mines.

Le rapport de O-lo-ho-pu auquel nous empruntons ces renseignements insiste même sur la nécessité de créer des compagnies particulières pour exploiter, non seulement le cuivre, mais aussi les autres métaux.

Dans sa réponse, Tsen-Yu-Ying déclare à son tour que *l'impossibilité d'exporter par eau les produits du sol, enlève toute activité à l'exploitation minière.*

Cet aveu explicite fait par le gouverneur général, dans un rapport confidentiel adressé à l'empereur, démontre clairement l'intérêt réel que la province du Yunnan aurait à se servir de la voie du fleuve Rouge.

Le gouvernement de Pékin n'est pas moins intéressé lui-même à ce qu'on fasse un pas décisif de ce côté. Voici quelques chiffres à l'appui de cette opinion.

D'après les calculs qui ont été faits, le transport du cuivre de Yunnan-Fu à Shanghaï par la voie de Chung-king coûte au moins 7 taëls, soit 10 dollars par picul.

Par le Tonkin il payerait seulement jusqu'à Hong-Kong.

De Yunnan Fu à Manhao, à dos de mulet : 12 jours à Hk. Tls. 0,25 par jour et par bête de somme.	3 $	60
De Manhao à Haïphong	1	50
De Haïphong à Hong-Kong	0	20
Total	7 $	30

Ce serait donc une économie de 2 $ 70 par picul, et de 170,000 $ pour 63,000 piculs ; et nos steamers y gagneraient un fret de 94,500 piastres, sans compter *le cuivre qui serait exporté par les marchands chinois.*

Dans le cas où un chemin de fer serait établi entre Mongtze et la capitale, la dépense se trouverait encore réduite de près de moitié :

Par rail, de Yunnan-Fu à Mongtze, maximum	1 $	00
De Mongtze à Manhao, à dos de mulet, 3 jours	1	40
De Manhao à Hong-Kong	1	70
Total	4 $	10

Bénéfice net pour le gouvernement chinois 6 $ 90 par picul, soit 434,700 $ pour 63,000 piculs.

Musc.

Le Yunnan exporte annuellement plus de 3 millions de francs de ce produit, dont le Thibet fournit les deux tiers à lui seul.

Ce commerce est actuellement entre les mains des marchands du Szetchuen, qui expédient le musc à Shanghaï par Hankow, et à Canton par la route de Pai-sé.

Le musc vaut actuellement 10 taëls l'once à Mongtze. Il en est sorti seulement 636 onces en 1890, et 1,134 en 1891 par la voie du fleuve Rouge ; mais cette quantité pourra prendre de très grandes proportions, si nous savons tenter les indigènes par le choix des marchandises que nous leur enverrons, et surtout si nous intéressons les colporteurs chinois à aller chercher cet article jusque sur le marché d'A-teng-tze, où nos produits peuvent arriver à meilleur compte que ceux de nos concurrents par les autres voies.

Produits du Thibet.

L'Angleterre fait tous ses efforts pour s'ouvrir une voie commerciale avec ce pays par Darjeeling. Nous pouvons, nous aussi, pénétrer dès maintenant jusqu'au Thibet par le Yunnan, sans payer d'autres droits que ceux de la douane chinoise à A-teng-tze, ville située près de la frontière dans le nord-ouest de la province.

Les pèlerins thibétains et les lamas, qui ne dédaignent pas de faire du commerce, apportent sur ce marché des laines brutes, du musc, de l'or en paillettes, de la cire, des étoffes, des tapis, en un mot tous les produits de leur pays.

On évalue le commerce d'échange à près de 20 millions de francs.

Nous pourrions offrir nos indiennes, nos draps rouges, verts et jaunes (couleurs qu'ils affectionnent), et les divers articles de notre industrie qui flattent leurs goûts et répondent à leurs besoins.

XV

LE RETOUR

La ville de Sin-an-sau. — Un ethnographe. — Une auberge de muletiers. — Mes voisins de chambre. — Deux égoïstes. — La chambre de Monseigneur. — Tarif des auberges. — Départ pour Laokaï et la ligne. — Un audacieux reptile. — Hanoï.

10 *mai*. — Malgré tout le plaisir que j'éprouve à me trouver dans ce pays intéressant, où l'existence s'écoule douce et tranquille, il a fallu songer au retour et quitter ces relations agréables et ces bonnes amitiés que je m'étais créées.

J'ai donc repris seul, car mes compagnons sont partis pour Yunnan-Fu, j'ai repris seul et mélancolique le chemin de Manhao, d'où je me lancerai comme un trait sur Yenbay, le long de ces fameux rapides qui vont enfin me restituer à

la descente, cette vitesse qu'ils m'ont prise à la montée si impitoyablement.

Mes coolies font un premier arrêt à Sin-an-Sau, petite ville murée, fort coquette, et presque propre si je la compare aux autres. C'est le but de promenade le plus habituel des étrangers de Mongtze ; aussi, les habitants montrent-ils un empressement plus discret pour me voir passer. Les femmes, les enfants ne peuvent résister à la tentation, et viennent sur le pas de leur porte, mais ils regardent à la dérobée, comme s'ils avaient peur d'être vus.

On me dépose près du marché, devant un arc de triomphe en granit finement sculpté et orné de nombreux bas-reliefs.

Le commerce du fleuve Rouge avait apporté par ici la richesse, et même le luxe. Je conçois qu'ils se rappellent ce beau temps avec regret, et qu'ils comptent sur nous pour le faire revenir ; mais nos efforts ne répondent guère à cette attente.

Je suis bientôt entouré de gens de la cam-

pagne que leurs affaires ont amenés à la ville. L'un d'eux m'exhibe comme une bête curieuse, et paraît donner à son auditoire ébahi les renseignements les plus intéressants sur cet animal étranger. C'est probablement un savant ethnographe de la localité.

11 *mai.* — J'ai fait pour la première fois l'expérience d'une auberge de muletiers.

On s'est apitoyé bien souvent sur le sort du petit Jésus naissant au milieu d'une étable entre un âne et un bœuf ; je réclame à mon tour un peu de commisération, car je viens de passer la nuit dans une écurie entre un buffle qui soufflait comme une locomotive (c'est sans doute sa manière à lui de ronfler?) des cochons qui, dès 4 heures, grognaient la faim, des coqs matineux, des poules qui venaient de pondre, et de braves petits chevaux et mulets qui mangeaient silencieusement la paille hachée qui leur sert d'avoine. Il y avait là *une chambre à deux couchettes,* « Si parva licet componere magnis ! »

Je n'étais séparé de mon noble entourage que par un faible treillis de bois à jour, qui s'élevait à peine à hauteur d'homme. C'était évidemment la chambre de luxe réservée pour les voyageurs de distinction ; cela devait être comme ce qu'on appelle dans les hôtels de Lourdes *la chambre de Monseigneur* ; aussi avait-elle été occupée avant mon arrivée, par deux boys Chinois que je suis chargé de ramener à Hanoï. Ils s'étaient hâtés de prendre les devants et *la chambre* ; et l'on prétendait n'avoir plus à me donner qu'un lit de fumeur d'opium qui se trouvait dans la salle commune, où grouillaient une trentaine de coolies et de muletiers. On y fumait le tabac et l'opium, on y faisait la cuisine ; la fumée était aveuglante. C'est là que je pris un modeste dîner froid, réchauffé toutefois à la fin par une tasse de café, dont j'avais eu la précaution d'emporter une bouteille avec moi. En regardant se dérouler les spirales de mon havane, je songeais au moyen d'améliorer ma po-

sition qui me paraissait désespérée, et j'escomptais déjà les heures de mauvais sommeil que j'allais passer au milieu de cette foule bruyante et puante, lorsqu'il me vint à l'esprit que mes deux gaillards, que je ne voyais pas, avaient dû se débrouiller pour leur gîte. Et quand je les trouvai si confortablement installés (ce que je dis est relatif!), on ne peut se figurer la vigueur avec laquelle je mis en pratique le « *Ote-toi de là que je m'y mette* ». Les deux roués avaient l'air de dormir comme des souches, enveloppés dans leurs convertures jusque par-dessus la tête. Jésus, chassant les marchands du Temple, le fit certainement avec plus de délicatesse que je n'en usai pour conquérir de haute main la *Chambre de Monseigneur*. Une bonne claque sur le bas du dos fit lever la tête des dormeurs qui décampèrent sans protester. A égoïste, égoïste et demi! Voilà comment j'ai pu dormir assez tranquillement de 9 heures à 5 heures du matin, dans le village de Shui-Tien.

La note était moins salée que ne le sera celle des hôtels de Chicago pendant l'exposition, mais aussi quel contraste! Voici le tarif des auberges :

Pour un Chinois.....	sans riz : 30 sapèques par jour (3 sous). avec riz : 70 sapèques.
Pour un Européen..	100 sapèques, sans le riz. on paye le riz comme extra.

Il n'y a pas lieu de s'étonner après cela que la main-d'œuvre soit à si bon marché, et que l'on achète à si bon compte le musc, le thé, l'opium, et les diverses productions du pays.

Le temps ne m'a guère favorisé; une brume épaisse, qui m'aurait traversé jusqu'aux os si je n'avais pris mes précautions, me prive du plaisir de contempler une fois encore ces fiers sommets, produit des dernières convulsions de la nature quand elle a créé l'Himalaya. Mais à mesure que je descends au-dessous des nuages, les plateaux, les vallons verdoyants se découvrent devant moi. Je revois les sites charmants où je m'étais arrêté, et je leur souris en pas

sant comme à de vieilles connaissances. Je traverse çà et là quelques affleurements de charbon analogues à ceux que l'on trouve sur le bord du fleuve Rouge, et j'arrive à Manhao vers 5 heures du soir.

Le 12, je repars pour Laokaï sur un bateau chargé d'étain. Avec une cargaison aussi peu encombrante, ce n'est pas la place qui manque à bord, mais on me la fait payer cher. On est soumis ici comme ailleurs à la fameuse loi de l'offre et de la demande, et, comme je suis pressé, on en profite pour me mettre le couteau sur la gorge.

La descente est vertigineuse dans certains passages, mais, avec des gens rompus dès leur enfance à ces manœuvres, le danger est absolument nul.

Un seul incident a marqué cette courte traversée.

Un serpent de belle taille traversait la rivière devant nous ; le matelot de l'avant laisse retomber sur lui sa ongue gaffe en bambou,

dans l'espoir de lui casser les reins, mais il manque l'animal, qui, furieux, se retourne contre nous, et s'avance menaçant, la tête haute hors de l'eau. Entreprendre une lutte aussi inégale dans un élément qui n'est pas le sien, c'était vraiment de l'audace ! Un second coup mieux asséné blesse l'imprudente bête qui gagne péniblement la rive, et disparaît dans les hautes herbes avec des mouvements désordonnés.

Nous gagnons Laokaï en douze heures. De là un convoi militaire me ramène à Yenbay en quatre jours, et je m'embarque le 17 sur le steamer *Yunnan* qui me dépose le soir même à Hanoï.

J'ai donc mis huit jours seulement pour descendre de Mongtze à Hanoï ; il m'avait fallu un mois à la montée pour franchir cette distance.

XVI

PROGRÈS ACCOMPLIS PAR LE TONKIN.

Le Tonkin actuel au point de vue agricole et industriel. — Nouvelles industries à créer. — « Les petits ruisseaux font les grandes rivières ». — La législation sur les sociétés. — Modification nécessaire. — Avantages qui en résulteraient.

Dans le numéro du 16 octobre dernier, et sous le titre « Travail », le *Courrier d'Haïphong* fait un exposé complet du développement actuel du Tonkin au point de vue agricole et industriel.

Cet article ne pouvait tomber plus à propos, car il vient à l'appui de tout ce que j'ai pu dire en faveur de notre magnifique colonie. Il trouve donc ici sa place :

« L'inauguration de la fabrique d'allumettes

semble marquer pour le Tonkin le premier jour d'une ère nouvelle, l'ère du travail. Si la fête de mardi a été à Hanoï la fête de l'industrie, la fête du commerce, l'ère qui commence sera vraiment celle de l'industrie et du commerce.

« De tous côtés des sociétés s'organisent, et des efforts particuliers viennent avec elles contribuer à mettre en œuvre le Tonkin agricole et industriel. On travaille, on travaille sans relâche, avec foi dans l'avenir, car cet avenir est demain pour beaucoup déjà, pour les ouvriers de la première heure.

* * *

« Près de Ké-so, MM. Guillaume frères ont plus de 50,000 pieds de café de la plus belle venue; la période des essais est terminée pour eux, et aujourd'hui que l'expérience est faite, ils vont augmenter rapidement leurs plantations avec les espèces les plus vivaces et les mieux

appropriées au terrain et au climat. C'est la première grande exploitation agricole du Tonkin, et toutes les sympathies accompagnent ces efforts intéressants.

« MM. Gobert frères, à Nam-dinh et près d'Hanoï, ont commencé de grandes plantations d'aec. C'est une culture indigène qui ne peut que réussir et être productive. Mais, comme celle du café, elle demande quatre, cinq ans de travail et de patience ; ici où l'on voudrait recueillir avant de semer.

« Encore deux ou trois ans et MM. Gobert, comme MM. Guillaume, auront leurs plantations en plein rapport.

« Sur les bords de la rivière Claire, à Phuloan, c'est M. Duchemin dont rien ne peut abattre le courage, et qui finira par triompher de toutes les difficultés ; avec de faibles ressources il continue ses expériences agricoles et touche au succès.

« Entre Kep et Phu-lang-Thuong, autre tentative intéressante, celle de MM. de Boisadan

et Chesnay à la Ferme des Pins : jumenterie, culture du coton. Rien n'a été épargné pour réussir, et la ferme est une merveille d'organisation.

« Rappelons encore les plantations de café de MM. Le Vasseur, Bigot et Morice à Hung-hoa ; de coton de M. D. Vincens près de la montagne de l'Éléphant dans la province d'Hai duong.

« Une immense concession est accordée depuis longtemps déjà à M. Bourgouin-Meiffre sur la rive droite de la rivière Noire, et cette année notre entreprenant compatriote va commencer la culture du coton en grand. Il a fait venir, et a installé sur place, un homme compétent pour diriger les travaux.

« Enfin M. U. Pila, dans deux concessions qui viennent de lui être accordées, va aussi commencer la culture du coton.

« On le voit, au point de vue agricole, l'effort est indéniable, et le résultat, nous l'espérons, sera à la hauteur de l'esprit d'entreprise de tous ces courageux colons.

* * *

Industriellement, la bonne volonté n'est pas
indre.

Mardi le gouverneur général inaugurait la
rique d'allumettes de la Société française.

Rien n'a été épargné, ni vastes bâtiments,
outillage le plus perfectionné pour créer une
ne modèle. Bientôt on ne brûlera au Tonkin
des allumettes tonkinoises.

A Ke-so, à côté de leurs plantations de café,
. Guillaume frères ont leurs ateliers de
brerie si connus de tout le Tonkin.

Dans quelques jours l'inauguration de la
rique de papier de M. F. H. Schneider. Déjà
ateliers d'imprimerie lithotypographique,
artographie et de gravure sont sans rivaux
Extrême-Orient. L'industrie du papier, avec
mille applications et la consommation énor-
qu'on en fait au Tonkin, est appelée au plus

grand succès, que nous souhaitons à la tentative intelligente de notre imprimeur.

« M. Bourgoin-Meiffre ne s'est pas confiné seulement dans sa grande fabrique de vêtements et d'équipements militaires. Admirablement secondé par Mme Bourgouin-Meiffre, une femme d'une intelligence et d'une énergie rares, qui dirige ses plusieurs centaines d'ouvriers et d'ouvrières avec un ordre parfait, et trouve encore le temps de tenir la correspondance et la comptabilité, il peut porter au dehors toute son activité. C'est ainsi que, d'un côté, il tient la ferme de la Badiane de la province de Langson, qu'il a pu installer à Hanoï une distillerie, une filature de soie, et qu'une filature de coton importante va s'élever bientôt sur les vastes terrains qui séparent du fleuve les bâtiments de la rue Jean-Dupuis.

« Tout près de là, M. Daurelle s'occupe du redévidage de la soie indigène, avant de l'expédier en France.

« Enfin, dans quelques mois, la maison U. Pi-

va créer trois filatures de soie avec 600 bas-
ıes.

« Nous ne parlons pas, dans cet exposé de
ıdustrie, des maisons de tous genres, fort im-
rtantes également, qui n'ont pas pour objet
ıtiliser les produits du Tonkin.

* * *

« La fièvre des mines est calmée.

« Aujourd'hui deux mines sont seules exploi-
es par des particuliers ; la mine d'antimoine
MM. Devaux et Vézin à Ma-thé près d'Ac-
y, et le charbonnage de MM. Marty et d'Ab-
ıdie près de Yen bay.

« C'est qu'il faut beaucoup d'audace pour ris-
ıer une aussi grosse partie, sans avoir der-
ère soi les capitaux d'une société puissante.

« Viennent ensuite les grandes sociétés : la
ıciété française des charbonnages du Tonkin,
Société des mines de Ké-bao, et la Société
ınçaise des houillères de Tourane en Annam.

« La première a déjà dépensé au moins six ou sept millions, mais elle est vraiment à la veille de l'exploitation commerciale et de la vente sur tous les marchés de l'Extrême-Orient.

« Ké-bao suit de près. Voici son port qui va se faire et son chemin de fer ; le puits est terminé déjà ; dans quelques mois ses actionnaires seront arrivés au terme de leurs efforts.

« On peut en dire autant des houillères de Tourane, d'une exploitation relativement plus facile et qui demandera moins de temps.

« Le Tonkin agricole, le Tonkin industriel et minier sont dans la période de travail préparatoire des grands essors.

« Nous sommes heureux de saluer cette heure qui sonne, pour le Tonkin et l'Annam, une ère de paix et de travail. »

Voilà des faits qui valent mieux que des paroles pour montrer le Tonkin sous son jour véritable.

Cette relation fidèle est d'autant plus flat-

teuse pour notre génie colonisateur, si souvent discuté et mis en doute, que tous les résultats signalés sont dus exclusivement à l'initiative privée, et que la plupart ont été obtenus dans des temps de cruelle indécision, où l'incertitude du lendemain faisait hésiter les plus audacieux.

Il y a malheureusement une ombre à ce tableau, et une lacune regrettable.

On y cherche vainement, et pour cause, le Tonkin commercial, le Tonkin du transit avec le Yunnan, celui qui intéresse le plus directement le commerce et l'industrie de la métropole, et sur lequel j'ai appelé l'attention avec tant d'insistance, car c'est lui surtout qui scellera l'avenir et confirmera le grand succès du pays.

Bien que l'énumération des progrès accomplis jusqu'ici soit longue, elle est loin d'être complète, et l'auteur aurait pu citer encore les chantiers de MM. Marty et d'Abbadie où l'on a construit de toutes pièces, et avec les produits du

pays, des steamers comme le *Yunnan*; les grands ateliers de la maison Chaumont et Daniel, où la marine trouve l'outillage nécessaire pour réparer ses navires, et enfin cette compagnie fluviale qui a donné une si vive impulsion au développement de la colonie, et qui n'aura achevé son œuvre que le jour où elle poussera jusqu'à Laokaï, le point terminus de ses escales.

Que de choses nouvelles on pourrait faire encore ! Que d'industries profitables on pourrait établir, si les capitaux étaient mieux renseignés et plus disposés à entreprendre des campagnes lointaines !

Une ligne de bateaux à vapeur, un service de touage et une voie ferrée sont nécessaires entre Yenbay et Laokaï.

La culture du coton, qui prend un si grand essor en ce moment, va réclamer des machines à égrener et à presser.

On a besoin d'appareils de forage pour les recherches minières, et une maison qui s'en

tiendrait à cette spécialité et à ce genre de travail, ne chômerait guère.

L'huilerie serait une des industries les plus intéressantes à installer au Tonkin, et ne demande pas un énorme capital comme les raffineries, les filatures de coton ou de soie, etc. Outre des graines très oléagineuses que l'on récolte dans les parties montagneuses, on trouverait le coton, puis le ricin et l'arachide que l'on cultive sur une grande échelle. Comme débouché on aurait d'abord la consommation du pays, puis Hong-kong et tous les points de la côte jusqu'à Singapour.

Enfin, si on consulte les rapports de douane de l'Indo-Chine, on pourra constater avec une douloureuse surprise que la Cochinchine et le Tonkin paient annuellement à l'Inde près de trois millions de francs pour les sacs de jute, dits « gunnies », qui servent à l'exportation du riz. L'exploitation de nos charbonnages va encore augmenter nos besoins.

Est-il possible que nous restions plus long-

temps tributaires de l'étranger pour une somme aussi considérable, quand le Tonkin peut fournir les textiles nécessaires, et la main-d'œuvre destinée à les transformer?

Les Japonais viennent de nous donner l'exemple, et ont inauguré l'année dernière, près de Kobé, une vaste usine pour la fabrication de ces sacs.

Comme on le voit, le Tonkin est *pavé de bonnes affaires* au point de vue agricole, industriel et commercial, et j'entends par là non-seulement de vastes entreprises, mais aussi des affaires modestes qui feraient courir peu de risques aux capitaux, tout en leur assurant un dividende sérieux. Ces dernières conviendraient merveilleusement aux petites bourses de la colonie si elles savaient se grouper; malheureusement l'éducation financière de nos colons laisse beaucoup à désirer sous ce rapport. On a eu beau leur rappeler que *les petits ruisseaux font les grandes rivières*, on n'a pu réussir à concentrer leurs efforts pour une action commune,

t à mettre en jeu cette énergie latente qui urait eu tant d'influence sur le développement du pays.

La faute en revient aussi, il faut bien le dire, à notre législation sur les sociétés, qui a fixé le taux d'émission des actions à un chiffre trop élevé, surtout pour un capital au-dessous de 100,000 francs.

Si on pouvait former des sociétés d'études ou d'exploitation avec des actions de 5 piastres par exemple (20 francs), comme cela se fait avec tant de succès dans les colonies anglaises, la petite épargne spéculatrice, qui s'éparpille à tort et à travers dans des billets de loterie ou dans les maisons de jeu, viendrait chercher un refuge intéressé dans la caisse d'une compagnie dont les actions seraient à sa portée.

Tous ces petits capitaux, qui sont voués à l'impuissance isolément, trouveraient dans l'union la force suffisante pour faire sortir du sol les richesses qu'il contient, et ce n'est pas

seulement les Européens qui répondraient à ce appel, mais aussi les Chinois qui ont pu apprécier à Singapour, à Hong-kong, le mode d'opérer des Anglais, et les Annamites eux-mêmes entraînés par l'exemple des fils du Céleste Empire, dont le génie commercial les a frappé depuis longtemps.

La diffusion du capital par des actions émises dans la colonie aurait encore ce précieux avantage de solidariser l'intérêt du colon avec l'avenir du pays qu'il habite.

Est-il donc impossible d'appliquer chez nous le même système que les Anglais, et devons-nous perdre l'espoir d'obtenir, nous aussi, les résultats si satisfaisants que ce principe des compagnies à petites actions a valus à nos voisins pour la mise en valeur de leurs colonies?

Ne pourrait-on, par une loi d'exception en faveur du Tonkin et de l'Annam, *considérés comme pays de protectorat,* faire une dérogation à ces règlements que l'on a édictés sagement sans doute pour les sociétés fondées en France,

mais qui n'ont plus ici la même raison d'être que dans la mère patrie?

Cette question mérite un examen sérieux, et devrait être soumise au Parlement sans plus tarder, car elle a une importance considérable pour la prospérité de nos nouvelles possessions surtout, que leur initiation récente à la vie coloniale condamne, pour ainsi dire, à tourner dans un cercle vicieux.

Elles ne peuvent développer leurs ressources qu'avec une lenteur désespérante, parce que les colons de la première heure ne sont pas les capitalistes; et les capitalistes de France ne veulent pas s'aventurer avant que le pays ait donné la mesure de sa valeur et du crédit qu'il est capable d'inspirer.

En attendant une solution, le champ est ouvert aux capitaux de France, et il est regrettable de les voir rester inactifs. S'ils n'osent pas se lancer en colonnes serrées, parce qu'une grande entreprise au Tonkin se révèle encore pour eux sous les apparences d'un gouffre, qu'ils

tâtent le terrain en s'intéressant du moins à ces petites affaires dont j'ai parlé plus haut. Ils n'auraient pas à s'en repentir, car ils puiseraient dans le succès, la confiance et l'audace qui leur ont fait défaut jusqu'ici.

XVII

CONCLUSION

VOIES ET MOYENS POUR FAIRE PÉNÉTRER NOS PRODUITS AU YUNNAN

Le Tonkin, voie commerciale. — Indifférence et catastrophe. — Un grain de mil pour le colon. — Le devoir des gouvernants. — Outillage commercial à compléter. — Le grand remède à nos maux. — Avertissements sérieux. — Appel aux chambres de commerce. — La mission de M. de Fésigny et ses résultats. — Un steamer sur le Haut-Fleuve. — La ligne ferrée la plus urgente. — La période de production. — Un beau rêve.

En dehors de la grande valeur intrinsèque que ses ennemis eux-mêmes lui reconnaissent, le Tonkin nous offre la route la plus courte pour pénétrer dans les provinces sud-occidentales de la Chine. Ils nous assure donc des avantages incontestables.

Malheureusement, on a perdu de vue depuis

la mort du regretté Paul Bert que l'expédition qui nous a coûté si cher, a été faite, non pas pour le Tonkin lui-même, mais pour le Tonkin considéré comme voie commerciale, et depuis lors nous n'avons rien fait, ou à peu près, qui puisse rendre cette route facile et économique pour le transport de nos marchandises.

On reproche souvent à nos colons de manquer d'initiative ; mais dans le cas actuel, c'est au protectorat et au gouvernement qui est derrière lui, qu'il faut attribuer l'état de torpeur dans lequel semble agoniser notre commerce.

Depuis sept ans que nous possédons le pays, *nous n'avons pas fait un kilomètre de route sur Laokaï*; on ne s'est pas même donné la peine d'améliorer le cours des principales rivières, et leur hydrographie est tellement incomplète que le steamer *Laokaï* se perdait au mois de mai dernier sur une roche inconnue qui se trouve en plein chenal de la rivière Claire, entraînant trente-deux personnes avec lui au fond d'un gouffre.

N'est-ce pas à notre incurie obstinée, à l'in-

différence absolue que nous montrons pour tout ce qui concerne le transit et la navigation fluviale, qu'il faut faire remonter la cause d'une pareille catastrophe?

Au lieu de ces belles circulaires, écrites surtout pour la galerie de France, qui éclatent de temps à autre, et où l'on recommande les colons et les commerçants à la tendresse bien connue des autorités civiles et militaires de l'intérieur, un simple grain de mil ferait mieux l'affaire de ces hardis pionniers qui ont montré jusqu'ici un courage, une abnégation et une confiance pour lesquels la mère patrie devrait se montrer reconnaissante. Elle devrait penser à eux en discutant son budget du Tonkin, et insérer, à leur intention, dans un chapitre spécial, une somme assez ronde, incessible et insaisissable, pour qu'elle ne soit pas exposée aux risques d'un virement,et qui serait consacrée exclusivement à ces travaux de première nécessité d'où dépend l'avenir commercial de la colonie.

N'est-ce pas aux gouvernants qu'incombe la tâche de préparer la voie aux steamers et aux convois de marchandises?

L'amélioration des voies fluviales, la construction de routes terrestres adjacentes, et la création de lignes ferrées auraient pour résultat de nous assurer le commerce d'importation et d'exportation du Yunnan et des provinces voisines.

Tout cet outillage commercial serait complété maintenant si Paul Bert avait eu le temps d'exécuter ses projets. On allait installer un service de touage, et mettre en adjudication le chemin de fer de Laokaï, quand la mort est venue le surprendre, et faire ressortir plus que jamais le manque de suite dans les idées qui nous caratérise, et qui nous a causé tant de déboires dans nos tentatives de colonisation.

Une œuvre considérable avait déjà été accomplie par lui, et M. Chailley, un de ses collaborateurs, s'est étendu longuement sur ce sujet dans une communication des plus intéres-

santes, à la Société de géographie commerciale, le 15 mars 1887.

Depuis cette époque, nous avons pour ainsi dire marché à reculons, tout aussi bien pour la pacification que pour le développement de notre commerce.

Quelques maisons parlaient alors de fonder des comptoirs à Laokaï et à Montgze. Il n'en est plus question, et nous laissons les négociants chinois récolter seuls une moisson magnifique.

Hâtons-nous de prendre part à la curée, car les Anglais et les Allemands s'avancent du côté de Chung-king, et tâchent d'arriver avant nous sur ces marchés où nous serions les maîtres incontestés si nous voulions sacrifier un peu d'attention et d'argent pour nous en faciliter l'accès.

Toutes les personnes qui ont habité le pays, et même ceux qui n'ont fait que le parcourir en passant, sont d'un avis unanime sur les moyens à employer pour atteindre ce but.

Dans son *Voyage autour du monde* (1), M. E. Cavaglion a écrit sur le Tonkin un chapitre remarquable dont j'extrais quelques passages topiques.

« Le Tonkin a coûté très cher, mais l'argent « n'est rien pour un pays comme la France. Il « ne faut donc pas parler des dépenses faites, « et les prendre comme argument pour n'en « plus faire.

« La colonie a besoin avant tout de la sécu- « rité pour attirer les Européens. Elle a besoin « qu'on entreprenne de grands travaux publics : « des chemins de fer d'abord, non un petit tron- « çon comme celui de Langson, mais une grande « ligne parallèle au fleuve Rouge.

« Les Anglais ne sont maîtres de la capitale « de la haute Birmanie que depuis 6 ans, et « il y a deux ans qu'on va de Rangoon à Man- « dalay en chemin de fer (600 kilom.) et de l'an- « cienne capitale à Bhamo sur le fleuve Ira-

(1) *254 jours autour du monde*, par E. CAVAGLION, librairie Hachette.

« ouaddy, par un service de bateaux très bien « fait.

« Le Tonkin est à deux jours de Hong-kong; il serait à deux jours à peine des frontières de la Chine si un chemin de fer était construit.

« Le tout est de vouloir; mais il faut qu'en France on soit bien persuadé que le Tonkin n'est pas un morceau insignifiant. Ce n'est pas un petit coin de terre comme ceux qui grillent « à côté de cet immonde roi de Dahomey, mais « un État puissant, une terre étendue, fertile, « qui ne demande qu'à être exploitée pour de- « venir la source de grands profits.

« Donc un des grands remèdes à l'incertitude « tonkinoise est: routes, chemins de fer et « steamers. »

Cette question des communications rapides et économiques avec le Yunnan a d'autant plus l'actualité que, dans son rapport sur le deuxième trimestre de l'année, arrivé par le dernier courrier, M. Rocher, notre consul à Mongtze, ne

nous épargne pas les nouvelles graves et les avertissements sérieux.

Voici l'aperçu de la situation qu'il donne après avoir démontré, à l'aide des statistiques de la douane chinoise, l'accroissement régulier des affaires :

« Les routes du Sze-tchouan, du Kueit-cheou et de Canton, quoique beaucoup plus longues, continuent à fournir leur contingent de marchandises, et cela durera tant que la voie du fleuve Rouge, dont personne ne discute les avantages, présentera tant d'aléas, et que la pénurie de jonques, tant à Hanoï qu'à Manhao, maintiendra le fret à un taux très rémunérateur pour les armateurs, mais ruineux pour le commerce.

« Il serait bon de ne pas perdre de vue que depuis l'ouverture de Chung-king au commerce étranger, les marchandises peuvent monter jusqu'au cœur du Sze-tchouan sans avoir à payer d'autre droit que celui perçu par la douane de Shang-haï. De cette ville à I-Tchang (dis-

tance 1000 milles environ), le transport par bateau à vapeur coûte relativement peu. D'I-tchang à Chung-king, quoique le fleuve présente de grandes difficultés, la batellerie étant parfaitement organisée, les transports se font dans d'excellentes conditions de prix et de sécurité; à tous les passages difficiles, les jonques trouvent le concours intéressé des riverains, qui, moyennant la modique somme d'un sou par homme, aident à passer les rapides. Dans ces conditions, il n'y a pas de perte de temps, les jonques passent rapidement, les patrons ne sont pas obligés de prendre plus de monde que n'exige la manœuvre du bateau et peuvent, contrairement à ce qui a lieu au Tonkin, où les moyens de hâlage font défaut, se dispenser de voyager en convois pour s'entr'aider aux passages difficiles.

« Le résultat de cette organisation et l'abondance des moyens de transport font que le fret d'I-tchang à Chung-king revient à meilleur compte que d'Hanoï à Laokaï; cependant la na-

vigation du haut Yangtzé est autrement difficile et dure que sur le fleuve Rouge.

« Pour encourager le commerce nous avons accordé des facilités aux négociants, mais là se sont bornés nos efforts. Jusqu'ici nous avons escompté notre situation exceptionnelle, convaincus que le court espace qui nous sépare du centre des affaires suffisait à compenser les aléas, et que malgré tout, le commerce, serait forcé de suivre cette voie.

« Il ne suffit pas de posséder les meilleures terres pour être riche, il faut encore savoir les faire produire. Eh bien, si on jette un regard rétrospectif, on voit que le fleuve Rouge est aujourd'hui ce qu'il était il y a trois ans ; rien n'a été fait, les difficultés sont les mêmes, l'outillage n'a été ni modifié ni augmenté et, si on constate un peu plus de sécurité, il faut avouer que les négociants l'achètent très-cher, en payant aux rôdeurs de la frontière ce qu'ils appellent *une taxe contre la piraterie.*

« Il y a deux ans, prévoyant le mouvement

ui s'opérait sur le Yangtzé et les efforts que aisaient les Anglais et les Allemands pour faire uvrir au commerce l'important marché de Chung-king, j'ai eu l'honneur de signaler que ous avions la concurrence à nos portes, et qu'il erait urgent, si nous voulions profiter de nos vantages, de prendre des dispositions en conséquence.

« L'ouverture du Sze-tchuan est aujourd'hui n fait accompli, la douane chinoise, depuis le 30 mars 1891, fonctionne à Chung-king, les Anglais depuis plusieurs années déjà y ont un onsul travaillant au développement de leurs ffaires; or, le jour où, grâce aux magnifiques ours d'eaux qui arrosent cette province, les marchandises des entrepôts de Chung-king ourront, à l'aide de passes de transit, rayonner ans les provinces voisines, ce jour-là tout le ord et le nord-est du Yunnan et une partie u Kuei-tcheou, que nous fournissons actuellement, nous échappera.

« La situation, on le voit, est grave et mérite

toute notre attention; nous sommes pris entre deux feux : à l'est, le Sze-tchuan; à l'ouest, la Birmanie; nos voisins se remuent, déploient une grande activité et veulent réussir. »

Tous ces faits démontrent la nécessité d'agir énergiquement et vite, si nous voulons sauvegarder non pas seulement l'avenir de la colonie, mais l'intérêt de la métropole elle-même, menacée de perdre pour son industrie un immense débouché, dont elle ne paraît pas encore soupçonner l'importance.

C'est donc le moment de reprendre les projets de Paul Bert, et je fais appel ici à nos chambres de commerce, pour qu'elles mettent tout en œuvre au service de cette cause qui est la leur.

Qu'elles suivent l'exemple des chambres de commerce anglaises qui savent à l'occasion peser sur les décisions du pouvoir, et qui se sont levées comme un seul homme, quand il s'est agi de soutenir les projets de chemin de fer de Hallett et de Colquhoun, qui avaient pour

it de faire pénétrer leurs marchandises au Yunan par la Birmanie.

Cette intervention contribuerait à modifier l'opinion, dévoyée par les partis politiques qui se sont battus si longtemps sur le dos de ce malheureux Tonkin, et elle encouragerait le gouvernement qui n'ose plus élever la voix, *et encore moins demander pour ce paria.*

Quelle serait donc l'orientation à prendre dans les conjonctures présentes?

A mon humble avis, il faudrait courir au plus pressé, et s'occuper tout d'abord de rendre le Haut-Fleuve facilement navigable, au moins jusqu'à Laokaï.

La chose est possible, quoi qu'en disent ceux-là surtout qui n'ont jamais dépassé Yenbay ; et pour répondre victorieusement à toutes les objections, il suffit de citer les résultats obtenus par la mission hydrographique du Haut-Mékong commandée par M. de Fésigny, lieutenant de vaisseau, qui a réussi à rendre praticables les rapides de Somboc et de Préapatang.

Pendant une période de 44 jours, et avec les moyens restreints dont il disposait, M. de Fésigny a pu détruire 14 grosses roches, placer des balises, et couper 173 arbres qui obstruaient le chenal.

La colonie de Saïgon avait voté 8,000 piastres pour ce travail.

Avec une mission semblable, et la même dépense, les rapides du fleuve Rouge n'existeraient bientôt plus que par la violence du courant dont il serait aisé de venir à bout avec un peu de vitesse.

Nos armateurs pourraient songer alors à engager des steamers sur cette ligne et à créer un service de touage.

Le second point serait d'aviser aux moyens de construire un chemin de fer entre Yenbay et Laokaï. Cette ligne nous donnerait des résultats sérieux et immédiats. Elle est la plus nécessaire et la plus urgente de toutes, puisque c'est à Yenbay seulement que les difficultés de la navigation commencent, et qu'elle se trouve

arrêtée pendant 6 mois à partir de ce point.

La distance à vol d'oiseau est estimée à 112 kilomètres.

Les difficultés au point de vue technique ne doivent pas être considérables, et je puis affirmer en tout cas qu'on les a beaucoup exagérées.

Il suffit du reste de jeter un coup d'œil sur la carte pour voir que la rive gauche du fleuve ne présente, et ne peut présenter aucun cours d'eau important à traverser, car le bassin du fleuve Rouge est tellement rapproché de celui de la rivière Claire, que la ligne de partage des eaux se trouve tout au plus à 10 kilomètres de ces deux rivières.

J'ai pu vérifier le fait en remontant lentement de Yenbay à Laokaï; je n'ai rencontré que des ruisseaux insignifiants, en apparence du moins, à cause de leur peu de largeur, 10 ou 15 mètres environ, mais avec lesquels on aurait à compter cependant, car ils doivent se transformer facilement en torrents à la suite d'un orage.

Au point de vue de la dépense, cette entreprise pourrait être réduite au strict nécessaire, c'est-à-dire à un simple tramway à vapeur sur route, avec une voie d'un mètre d'écartement.

Que l'état se charge de l'infrastructure qui serait utilisée par les piétons et les voitures, et ou aura bientôt trouvé une compagnie pour se charger du reste.

Améliorer le cours du Haut-Fleuve, construire une ligne ferrée de Yenbay à Laokaï, telles sont les conditions inéluctables qu'il nous faut remplir tout d'abord, par intérêt comme par devoir, pour faciliter l'extension de nos produits et leur assurer *une protection efficace* sur les marchés du Yunnan et des provinces voisines.

C'est alors seulement que l'affaire du Tonkin, si mal engagée jusqu'ici, atteindra la période de production.

Il nous sera loisible ensuite de parfaire notre œuvre, et ce sera d'autant plus facile que les moyens financiers ne nous feront plus défaut.

Outre ceux que le Tonkin tirera de son pro-

pre fonds, les capitaux, rassurés sur l'avenir du pays, cesseront de lui tenir rigueur, et s'offriront d'eux-mêmes.

Nous pourrons alors conquérir le fleuve par a vapeur au-dessus de Laokaï, et pousser nore voie ferrée jusqu'à Manhao afin de gagner ncore 6 jours d'avance sur nos concurrents du angtze.

Enfin, comme il n'est ni prématuré, ni présomptueux de croire que le vice-roi du Yunnan accorderait son consentement à l'établissement d'un chemin de fer qui relierait Mongtze à la capitale de la province, ce serait une nouvelle réduction de 8 jours sur la durée du transport le nos marchandises, qui pourraient arriver l'Hanoï en *cinq jours* au centre d'une contrée iche et populeuse, pour être distribuées à plus le 35 millions d'acheteurs.

Voilà le rêve que nous pouvons réaliser.

TABLE DES MATIÈRES

PRÉFACE. V

I

DE HANOÏ A YENBAY

Le départ. — Les *House-boats* de Shanghaï. — Le *Loup dévorant*. — Hong-Hoa. — Crime puni. — Un convoi de ravitaillement. — Pirates et colonnes militaires. — Effectifs insuffisants. — Notre équipage. — Camkhé. — Ngoï-lao. — Yen-Luong. — Le *tram*. 1

II

YENBAY

Le colonel Baudart. — Le cercle. — Un voisin gênant. — Pas assez de palissades. — Yenbay, fort d'arrêt. — Comment la Chine a été poussée à la guerre. — Le fleuve Rouge. — Le port et la ville de commerce. — Le colonel de Beylié et les premiers filons de charbon gras. — Le *Yenbay* et les houilles anthraciteuses. — Débouché assuré. — De Hong-kong à Yenbay en neuf jours. — Le Yunnan à douze jours de Canton 17

III

DE YENBAY A LAOKAÏ

Le choix d'un mouillage. — Le premier rapide. — Ngoï-tié. — Un *raid* d'éléphants sauvages. — Le *struggle for life* dans les bois. — Un drame dans la brousse. — Le fameux Tac-Caï. Une poulie de l'âge de pierre. — Le poste de Trai-hutt. — C'est le tigre! — Un rapide bizarre. — Bao-ha. — Phu-lu. — Palissades trop basses. — Les miliciens. — La Birmanie et le droit de suzeraineté. — L'alliance du Dragon et de la Baleine. — Navigation du haut fleuve Rouge. — Indifférence du protectorat pour cette question. 2

IV

LAOKAÏ

Les jonques de Laokaï et de Manhao. — Tableau des heures entre chaque escale. — De Hanoï à Laokaï en un jour! — Un exode à Son-phong. La citadelle de Laokaï. — La pagode. — La maison de Liu-Vinh-Phuoc. — La terrasse de l'apéritif. 5

V

DE LAOKAÏ A MANHAO

Entre la Chine et le Tonkin. — Étrange déjeuner de Pâques. — Un cuisinier précieux. — Nous

regrettons la jonque d'Hanoï, mais non son équipage. — Les Pa-i. — Quels rudes travailleurs! — Il n'y a plus ni pirates, ni tigres. — La rivière de Long-po. — Nous sommes en Chine. — Un petit Niagara. — Boudha est lâché. — Le dernier rapide et les coolies de renfort. — Les steamers passeront 69

VI

DE MANHAO A MONGTZE

Manhao. — Son *mauvais air.* — Le chargement des bêtes de somme. — Défense de dépasser 70 kilogrammes. — Justice expéditive. — La route des *dix mille escaliers.* — Pauvres bêtes! — Les joies de la liberté. — Système de chargement commode et pratique. — Le travail de la mer à 1,800 mètres d'altitude. — Spectacle inoubliable. — Un fort pacifique. — Cours mimé sur les produits d'Europe. — Nous couchons à Yao-teon. — Les premiers champs de pavots. — Les pics de la baie d'Halong. — Un déjeuner manqué. — On vient à notre rencontre 79

VII

MONGTZE

Coolies fourbus. — Le personnel de la douane et le Yamen des ambassadeurs. — Le consul et la surveillance de la frontière. — Deux vice-rois

chinois. — Nous arrivons à Ko-tchiou. — Prisonnier au Yamen. — Tout Ko-tchiou est sur pied. — Les fonderies d'étain. — L'ascension aux mines. — Mon escorte. — Tout le monde est armé. — C'est un petit Tonkin. — La pagode de Po-wha-san. — Au village des mines. — Galeries lilliputiennes. — On presse le départ. — J'avais compté sans mon hôte. — Un rôti à la chinoise. — Encore des consultations. — La médecine au Yunnan. — Retour à Ko-tchiou 121

X

LA PESTE

Sa propagation à Pakoï. — Se méfier pour le Tonkin. — Un membre de l'institut Pasteur à Mongtze. — Description de la peste. 147

XI

NOS RELATIONS AVEC LE YUNNAN

On nous attend. — Intérêts connexes. — L'ambition de Tsen-yu-ying. — Une ligne ferrée de Mongtze à Yunnan-fu. — Entente cordiale. — Le commandant Vimard à Mongtze. — Les mandarins et la route du Tonkin. — La route de Pai-sè. — Refus d'escorte. — Prime d'assurance aux pirates 157

XII

NAVIGABILITÉ DU FLEUVE ROUGE

L'hydrographie du Haut-Fleuve. — Nécessité de centraliser les renseignements. — Rapport du lieutenant de vaisseau Lapied. — Le cours du fleuve. — Basses eaux. — Voyage du *Laokaï*. Hautes eaux. — Voyage du *Yunnan*. — Un service de touage. — Conclusions 167

XIII

LE COMMERCE AU YUNNAN

Statistiques qui promettent. — Mongtze tête de ligne des caravanes. — Le chemin de fer de Phu-lang-thuong. — Le *vaisseau des montagnes et des plaines*. — Son tonnage. — Comptoir commercial à Mongtze. — Les anciens princes marchands. — La voie la plus courte et la plus économique. — Avantages d'une riche compagnie. — Habitudes commerciales du pays. — 35 millions d'acheteurs 185

XIV

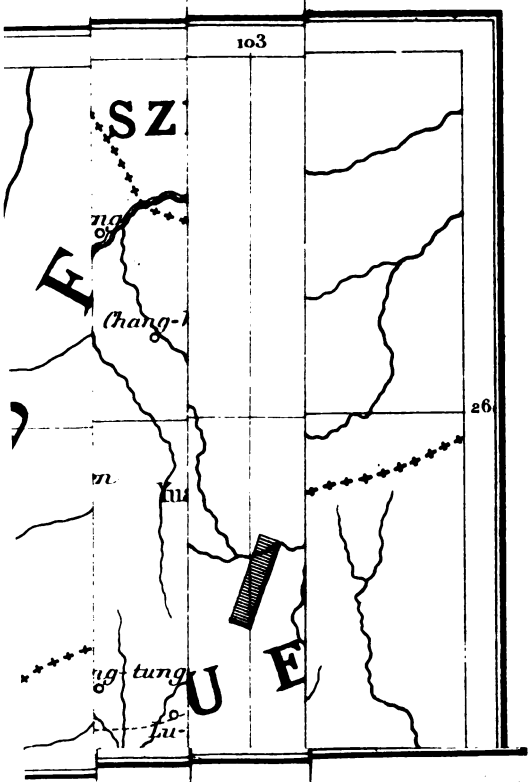
PRODUITS D'IMPORTATION ET D'EXPORTATION DU YUNNAN

Coton brut. — Filés. — Cotonnades. — Opium. — Étain. — Sel. — Cuivre. — Musc. — Produits du Thibet . . . . . 1[illegible]

To avoid fine, this book should be returned on
[illegible] the last stamped below

mercial à compléter. — Le grand remède à nos maux. — Avertissements sérieux. — Appel aux chambres de commerce. — La mission de M. de Fésigny et ses résultats. — Un steamer sur le Haut-Fleuve. — La ligne ferrée la plus urgente. — La période de production. — Un beau rêve.

Paris. — Typ. E. Plon, Nourrit et Cie, 10, rue Garancière


103
SZ
F
Chang-
26
U
E
ng-tung
Lu-

To avoid fine, this book should be returned on
or before the date last stamped below

10M—3-56—82651

To avoid fine, this book should be returned on
or before the date last stamped below

10M—3-56—82651

DS 793
Y8P59